

**KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA SURABAYA TRI RISMAHARINI  
DALAM MENGATASI *TRAFFIC JAM***

**SKRIPSI**

Untuk Memenuhi sebagai Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Ilmu Politik  
Pada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik dengan Peminatan Governance dan  
Transisi Ilmu Politik

**Oleh:**

**Garry Prakoso**

**NIM. 125120507111012**



**PROGRAM STUDI ILMU POLITIK  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
MALANG  
2018**

## LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING SKRIPSI

KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA SURABAYA TRI RISMAHARINI

DALAM MENGATASI *TRAFFIC JAM*

### SKRIPSI

Disusun oleh:

**Garry Prakoso**  
**NIM. 125120507111012**

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing:

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pendamping,

Dr. Sholih Mu'adi, SH., M.Si  
NIK: 196412301993031002

Amin Heri Susanto, Lc, MA,Ph.D  
NIK. 2016077509091001

# LEMBAR PENGESAHAN PENGUJI SKRIPSI

KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA SURABAYA TRI RISMAHARINI

DALAM MENGATASI *TRAFFIC JAM*

## SKRIPSI

Disusun oleh:  
**Garry Prakoso**  
**NIM. 125120507111012**

Telah diuji dan dinyatakan lulus dalam ujian Sarjana pada tanggal  
26 September 2018

Ketua Majelis Sidang,

Sekretaris Majelis Sidang,

Dr. Sholih Mu'adi, SH., M.Si  
NIK: 196412301993031002

Amin Heri Susanto, Lc, MA, Ph.D  
NIK. 2016077509091001

Anggota Majelis Sidang,

Anggota Majelis Sidang,

Dr. Drs. Hilmy Mochtar, MS  
NIP. 195201011982031006

Faqih Alfian, S.IP, M.IP  
NIK. 2014058612161001

Malang, 26 September 2018

Mengetahui

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Brawijaya,

Prof. Dr. Unti Ludigdo, S.E, M.Si, AK  
NIP. 196908141994021001

## HALAMAN PERNYATAAN

Garry Prakoso  
NIM. 125120507111012

Menyertakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi berjudul:

**“KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA SURABAYA TRI RISMAHARINI  
DALAM MENGATASI *TRAFFIC JAM*”**

Adalah benar-benar karya sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya, dalam skripsi tersebut diberi tanda citasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka. Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan skripsi dan gelar yang saya peroleh dari skripsi tersebut.

Malang, September 2018  
Yang Membuat Pernyataan

Garry Prakoso  
NIM. 125120507111012

## KATA PENGANTAR

### Merdeka!

Puji syukuryang sebesar-besarnya Penulis panjatkan kepada kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala pelimpahan berkatNya yang telah memberikan kelancaran kepada Penulis sehingga dapat melaksanakan dan menyelesaikan skripsi dengan judul:

### **“KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA SURABAYA TRI RISMAHARINIDALAM MENGATASI *TRAFFIC JAM*”**

Adapun tujuan dari penelitian skripsi ini adalah untuk memenuhi sebagian persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Politik Strata Satu (S1) Pada Program Studi Ilmu Politik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dengan minat utama Governance di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Brawijaya Malang. Berkat dukungan dan bimbingan beberapa pihak dalam penyelesaian studi, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Tuhan Yesus yang selalu memberkati dalam kehidupan penulis. Keluarga dan tentunya kedua orang tua penulis Bapak Sugianto dan Ibu Krisnaningsih yang selalu mendoakan dan selalu mendukung penulis, kiranya Tuhan selalu memberikan kesehatan dan umur panjang.
2. Bapak Dr. Sholih Mu’adi, SH., M.Si, dan Bapak Amin Heri Susanto, Lc, MA,Ph.D sebagai dosen pembimbing yang telah memberikan arahan selama proses penyusunan skripsi

3. Seluruh dosen Ilmu Politik Universitas Brawijaya yang telah mengajar saya dari awal hingga saya dapat menyelesaikan tugas akhir ini
  4. Della Rachma Febinda yang sudah menjadi pasangan yang baik serta menemani kehidupan penulis dari SMA hingga penelitian ini dapat selesai.
  5. Rafi, Bobby, Hizkia, Arya, Ipan sudah menjadi saudara yang baik untuk penulis dari SMA dan semoga kita semua akan menjadi orang-orang sukses di masa yang akan datang.
  6. Dimas, Reagan, Jepry, Dmaswara, Tito Delfi sebagai saudara baru saya selama berada di Malang dan memberikan warna baru dalam kehidupan saya. Semoga kita menjadi orang sukses di masa yang akan datang.
  7. Dan tidak lupa saudara-saudara seperjuangan saya di GMNI FISIP Brawijaya yang sudah mendidik dan membentuk pola pikir saya dalam berjuang dan terimakasih atas segala dinamika dan proses yang sudah diberikan. Semoga kita semua selalu menjadi kader yang progresif-revolusioner dan selalu meneruskan pemikiran-pemikiran Bung Karno.
- Semoga segala hal yang kalian berikan adalah suatu bentuk motivasi diri bagi penulis, yang mampu menjadikan pengalaman penulis untuk menjadi lebih baik lagi dalam mengamati dan menganalisa suatu fenomena politik.
- Penulis berharap, laporan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat memberikan manfaat bagi para pembaca, civitas akademik FISIP Universitas Brawijaya, khususnya Program Studi Ilmu Politik, untuk lebih



kritis dalam mengamati fenomena politik secara langsung di Indonesia.

Penulis menyadari bahwa penelitian skripsi ini masih jauh dari sempurna.



Malang, 26 September 2018

Penulis

## ABSTRAK

**Garry Prakoso. Program Sarjana, Program Studi Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Brawijaya. Kebijakan Pemerintah Kota Surabaya Tri Rismaharini Dalam Mengatasi *Traffic Jam*. Tim Pembimbing: Dr. Sholih Mu'adi, SH., M.Si, dan Amin Heri Susanto, Lc., MA., Ph.D.**

---

Penelitian ini menganalisis bagaimana strategi pemerintah dalam mengatasi masalah *Traffic Jam* di Kota Surabaya. Kebijakan publik yang dibuat oleh pemerintah membutuhkan kerjasama dengan berbagai pihak termasuk masyarakat agar kemacetan dapat teratasi. Dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data: Wawancara, observasi dan dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan adalah kondensasi data, penyajian data, komparasi data dan penarikan kesimpulan.

Terjadinya *Traffic Jam* di Kota Surabaya disebabkan oleh tingginya volume kendaraan yang terus meningkat membuat kemacetan lalu lintas semakin sulit untuk dihindari. Hal ini dapat mengganggu aktifitas masyarakat dan menghambat roda perekonomian. Mengamati fenomena tersebut, dibutuhkan peran pemerintah untuk mengatasi masalah tersebut yang diwujudkan dengan berbagai strategi yang diterapkan oleh pemerintah Kota Surabaya.

Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini adalah menggambarkan tentang penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas dan mengetahui alur bagaimana kebijakan itu dibuat. Serta kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah yaitu, *Roads Development, Control Of Illegal Parking, Smart Transportation*, dan *Publication*.

**Kata Kunci: Kebijakan, Pemerintah Kota Surabaya dan Kemacetan Lalu Lintas .**



## ABSTRAC

**Garry Prakoso. Bachelor Program, Political Science Program,  
Faculty of Social and Political Science, University of  
Brawijaya. The Policy Government Of Surabaya Tri Rismaharini  
In Overcoming *Traffic Jam*. Supervisor: Dr. Sholih Mu'adi, SH.,  
M.Si, dan Amin Heri Susanto, Lc., MA., Ph.D.**

---

This study analyzes how the government's strategy in resolving the problem of Traffic Jam in the City of Surabaya. Public policies made by government require collaboration with various parties including the community so that traffic jam can be overcome. In this study using descriptive method with a qualitative approach with data collection techniques: Interview, observation, and documentation. Data analysis techniques used are data condensation, data presentation, data comparison, and conclusion drawing.

The occurrence of Traffic Jam in the City of Surabaya due to the high volume of vehicles that keeps increasing, makes traffic jams more difficult to avoid. This can disrupt community activities and hamper the economy. Observing this phenomenon, the role of government is needed to overcome this problem which is realized by various strategies implemented by the Surabaya City government.

The results from this study are describing the causes of traffic jam and knowing the flow of how the policy was made. As well as policies implemented by the government namely, Roads Development, Control of Illegal Parking, Smart Transportation, and Publication.

**Key Word: Policy, Government Of Surabaya, Traffic Jam**

## DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING SKRIPSI .....	i
LEMBAR PENGESAHAN PENGUJI SKRIPSI .....	ii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
ABSTRAC .....	vi
ABSTRAK .....	vii
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR TABEL .....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xii
<b>BAB I: PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	6
1.3. Tujuan Penulisan .....	6
1.4. Manfaat Penulisan .....	6
<b>BAB II: TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>8</b>
2.1. Tinjauan Teoritis .....	8
2.1.a. Kebijakan Publik .....	8
2.1.b. Analisis Kebijakan .....	12
2.2. Penelitian Terdahulu .....	15
2.3. Kerangka Alur Pemikiran .....	21
<b>BAB III: METODE PENELITIAN.....</b>	<b>22</b>
3.1. Jenis Penelitian.....	22
3.2. Lokasi Penelitian.....	23

3.3. Fokus Penelitian .....	23
3.4. Teknik Pengumpulan Data .....	24
3.5. Teknik Analisis Data .....	27
3.6. Keabsahan Data .....	29

#### **BAB IV: PROFIL KOTA SURABAYA..... 31**

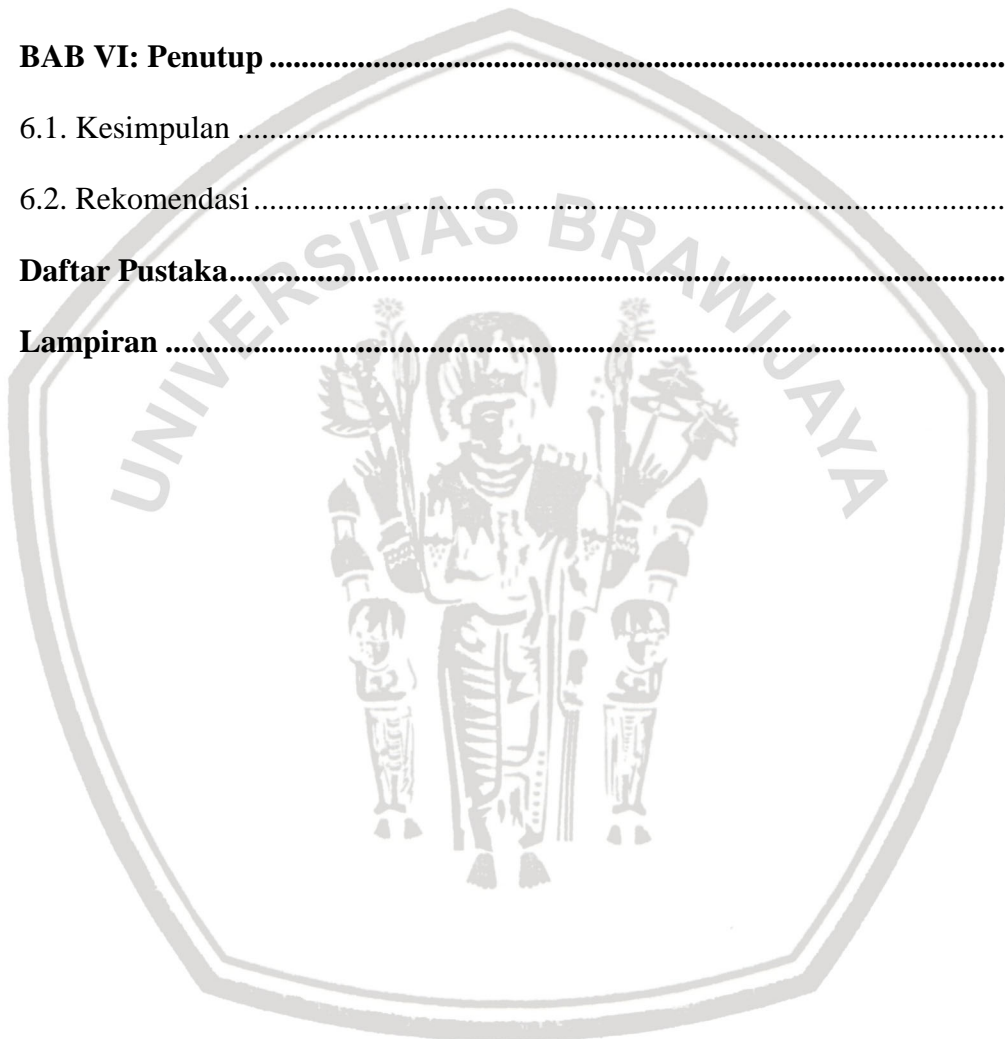
4.1. Kondisi Wilayah Kota Surabaya .....	31
4.1.a. Kondisi Geografis Kota Surabaya .....	31
4.1.b. Demografis Kota Surabaya .....	36
4.2. Visi dan Misi Kota Surabaya .....	40
4.2. Traffic Jam Kota Surabaya .....	45
4.2.a Profil Tri Rismaharini .....	46
4.2.b Jumlah Kendaraan .....	49
4.2.c. Lalu Lintas Harian Rata-Rata .....	51
4.2.d. Terminal dan Angkutan Dalam Kota .....	54

#### **BAB V: STRATEGI PEMKOT DALAM MENANGANI TRAFFIC**

##### **JAM DI SURABAYA ..... 60**

5.1. Faktor <i>Traffic Jam</i> di Kota Surabaya .....	60
5.1.a. Jumlah Kendaraan dan Angkutan Umum Yang tidak Memadahi.....	61
5.1.b. Infrastruktur Jalan dan Tata Letak Pembangunan .....	64
5.1.c. <i>Force Majeure</i> .....	71
5.2. Alur dan Komunikasi Dalam Menentukan Kebijakan .....	76
5.2.a. Kebijakan Mikro dan Makro .....	76
5.2.b. Kerjasama Antar <i>Stakeholder</i> .....	79

5.3. Strategi Pemerintah Dalam Mengatasi <i>Traffic Jam</i> Di Kota Surabaya.....	82
5.3.a. Pengembangan Jalan ( <i>Roads Development</i> ).....	83
5.3.b. Penertiban Parkir Liar ( <i>Control Of Illegal Parking</i> ).....	87
5.3.c. <i>Smart Transportation</i> .....	92
5.3.d. <i>Publication</i> .....	96
<b>BAB VI: Penutup .....</b>	<b>102</b>
6.1. Kesimpulan .....	102
6.2. Rekomendasi .....	104
<b>Daftar Pustaka.....</b>	<b>106</b>
<b>Lampiran .....</b>	<b>xiv</b>



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Proses Kebijakan Publik .....	11
Gambar 2. 2 Kerangka Pemikiran Penelitian .....	21
Gambar 4. 1 Peta Kota Surabaya .....	32
Gambar 4. 2 Persebaya dan Bonek Mania .....	40
Gambar 5. 1 Perkampungan di Tengah Jalan Raya .....	65
Gambar 5. 2 Pengaruh Dari Kegiatan Tempat Perbelanjaan .....	66
Gambar 5. 3 Parkir Bahu Jalan .....	70
Gambar 5. 4 Ketidak-tertiban Masyarakat Dalam Berkendara .....	72
Gambar 5. 5 Alur Menentukan Kebijakan .....	75
Gambar 5. 6 Rencana Pembangunan Jalan Kota Surabaya.....	82
Gambar 5. 7 Pemasangan Box Culvert .....	83
Gambar 5. 8 Penguncian Roda Kendaraan .....	88
Gambar 5. 9 Suroboyo Bus .....	92
Gambar 5. 10 Media Sosial .....	94
Gambar 5. 11 Peta Persebaran CCTV .....	96
Gambar 5. 12 Smart Way To Go .....	97

## DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Arah Angin Kota Surabaya .....	33
Tabel 4. 2 Kecamatan Kota Surabaya dan Luas Wilayah .....	34
Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin .....	37
Tabel 4. 4 Jumlah Akta Kelahiran dan Angka Kematian.....	38
Tabel 4. 5 Volume LHR (Kendaraan) 2018 Tahap 1 .....	46
Tabel 4. 6 Terminal Angkutan Kota .....	50
Tabel 4. 7 Data Jumlah Angkutan Perbatasan (Bus Kota) Di Kota Surabaya Tahun 2018 .....	51
Tabel 4. 8 Data Jumlah Mikrolet Di Kota Surabaya Tahun 2018.....	52
Tabel 5. 1 Banyaknya Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya 2010-2015 .....	58



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang Masalah

Kota Surabaya merupakan kota terbesar kedua di Indonesia setelah DKI Jakarta. Surabaya memiliki jumlah penduduk sebanyak 3.079.020 jiwa<sup>1</sup> dan angka tersebut akan terus meningkat setiap tahunnya. Sebagai Ibu Kota Jawa Timur, Surabaya memiliki daya tarik bagi para pendatang dari kota lain untuk mencari lapangan pekerjaan. Badan Pusat Statistik mencatat pada tahun 2000-2010 pertumbuhan populasi masyarakat Surabaya mencapai 0,66% dan angka tersebut dapat dipastikan akan terus bertambah dengan bertambah majunya Kota Surabaya.<sup>2</sup> Daerah yang memiliki julukan Kota Pahlawan ini juga menjadi pusat perdagangan di Indonesia bagian timur, inilah yang akan menjadi salah satu faktor angka pertumbuhan penduduk sulit untuk dibendung.

Dengan semakin meningkatnya angka penduduk tiap tahun, tentunya menimbulkan permasalahan yang harus siap dihadapi oleh masyarakat Surabaya maupun pemerintah kota. Dari masalah sosial, kriminalitas, budaya hingga ekonomi. Interaksi Pemerintah dan masyarakat sangat diperlukan untuk membuat sebuah kebijakan umum yang dapat mengatasi permasalahan yang ada.<sup>3</sup>

Salah satu permasalahan yang timbul akibat tidak terbandungnya angka pertumbuhan penduduk adalah kemacetan lalu lintas. Kemacetan menjadi

---

<sup>1</sup> Dispendukcapil Surabaya (2017), *Jumlah Penduduk Kota Surabaya Tahun 2017*. Diakses dari <http://dispendukcapil.surabaya.go.id/>, pada tanggal 25 Agustus 2017 pukul 21.00 WIB.

<sup>2</sup> Kompasiana (2018), *Urbanisasi Tantangan Kota Surabaya Tahun 2015*". Diakses dari [www.kompasiana.com](http://www.kompasiana.com) pada tanggal 11 Maret 2018 pukul 15.23 WIB

<sup>3</sup> Surbakti, Ramlan (1992), *Memahami Ilmu Politik*. Jakarta: PT Grasindo. hlm.192.

permasalahan yang sulit untuk diselesaikan. Butuh formulasi kebijakan dan solusi yang tepat untuk dapat mengatasi kemacetan yang semakin hari semakin tidak terbendung. Di jaman globalisasi seperti saat ini menuntut mobilitas manusia maupun barang harus tetap bergerak dengan cepat.

Sebagai kota yang cukup sibuk setiap harinya dan aktifitas masyarakat yang relatif di waktu yang bersamaan yaitu pagi hari dan sore hari membuat ruas jalan menjadi padat dan menyebabkan kemacetan. Dalam kamus besar bahasa Indonesia macet dapat diartikan terhenti atau tidak lancar. Jadi kemacetan adalah sebuah kondisi dimana terhentinya arus lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan.

Kemacetan lalu lintas ini menjadi permasalahan bersama dan semestinya cepat untuk diatasi dengan membuat kebijakan yang dapat mengatasi kemacetan yang mempengaruhi aktifitas masyarakat pada umumnya. Dalam teori kebijakan publik Thomas R Dye mengatakan *whatever governments choose to do or not to do*.<sup>4</sup> Jika pemerintah menganggap kemacetan lalu lintas menjadi permasalahan serius maka seyogyanya membuat kebijakan yang konkret, namun ketika pemerintah hanya diam menurut Dye itu sudah merupakan kebijakan.

Menurut Sudrajat, Tony Sumartono, Asropi dalam jurnalnya menyebutkan bahwa kemacetan lalu lintas biasanya meningkat sesuai dengan meningkatnya mobilitas pengguna kendaraan bermotor terutama pada saat jam sibuk. Kemacetan terjadi karena berbagai sebab diantaranya disebabkan oleh kelemahan sistem

---

<sup>4</sup> Indiahono, Dwiyanto (2017), *Kebijakan Publik: Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analysis*, Yogyakarta: Gava Media, hlm. 17.

pengaturan lampu lalu lintas, banyaknya persimpangan jalan, banyaknya kendaraan yang turun ke jalan dan kondisi jalan.<sup>5</sup>

Kemacetan lalu lintas menjadi permasalahan yang selalu dihadapi oleh masyarakat Surabaya setiap harinya. Kemacetan terjadi di saat waktu-waktu tertentu. Aktivitas di pagi hari banyak dilakukan seperti anak-anak berangkat kesekolah atau masyarakat yang menuju tempat kerja dan pada umumnya semua orang menginginkan ketempat tujuan dengan tepat waktu dan di sore hari masyarakat mulai pulang dari tempat kerja. Dengan aktivitas yang dilakukan serentak dan perjalanan dalam waktu bersamaan menjadi penyebab terjadinya penumpukan volume kendaraan di jalan raya dan menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah Kota Surabaya. Namun usaha dari pemerintah tidak didukung dengan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat. Pertambahan kendaraan di Surabaya mencapai diatas 17.000 unit setiap bulannya, dengan rincian 13.441 kendaraan roda dua dan 4.042 roda empat atau lebih.<sup>6</sup> Dengan jumlah kendaraan yang terus bertambah akan membuat jalan semakin padat, padahal tidak tentu dalam jangka waktu sebulan atau setahun pelebaran jalan terus dilakukan. Dalam Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatakan bahwa; Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk

<sup>5</sup> Sudrajat dkk (2011), *Jurnal: Model Jalan LaluLintas dan JalanTol DalamPersamaan DiferensialParsial*. Bandung: Jurnal Transportasi Vol.13 No.3 Desember 2013: 175-182

<sup>6</sup> Jawa Pos (2017), *Kendaraan di Surabaya Tambah 17 Ribu Lebih Sebulan*. Diakses dari <http://www2.jawapos.com/baca/artikel/9796/kendaraan-di-surabaya-tambah-17-ribu-lebih-sebulanpada tanggal 5 September 2017 pukul 20.15 WIB>

mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.<sup>7</sup>

Dengan terus bertambahnya jumlah kendaraan tidak hanya menyebabkan kemacetan, namun dapat menyebabkan polusi udara yang disebabkan oleh gas yang dikeluarkan oleh kendaraan secara berlebihan. Pencemaran udara tentunya tidak baik jika dihirup secara terus-menerus. Kesehatan akan terganggu dan ini dapat menghambat produktivitas masyarakat.

Dari data yang dikeluarkan oleh Badan Lingkungan Hidup Kota Surabaya dari bidang transportasi menjadi peringkat pertama penyumbang pencemaran udara di Surabaya. Kendaraan menjadi penyumbang terbesar kerusakan kualitas udara. Menurut Risma uji emisi dilakukan tidak dilakukan secara isidentil namun harus dilakukan setiap hari karena banyak kendaraan yang sudah tidak layak untuk digunakan.<sup>8</sup>

Kemacetan akan terus terjadi dan akan semakin parah walaupun pelebaran jalan telah dilakukan jika jumlah kendaraan terus meningkat. Jika kemacetan tidak dapat diatasi maka aktifitas masyarakat akan terganggu dan jalur ekonomi akan terhambat. Kebijakan yang tepat diperlukan untuk memberikan solusi sehingga kemacetan lalu lintas yang terjadi dapat segera teratasi.

---

<sup>7</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menimbang bagian b.

<sup>8</sup> Tempo.co (2017), *Polusi Udara di Kota Surabaya Sudah Cukup Parah*. Diakses dari <https://nasional.tempo.co/read/478879/polusi-udara-di-kota-surabaya-sudah-cukup-parah> pada tanggal 11 Maret 2018 pukul 18.13 WIB.

Tri Rismaharini sebagai Wali Kota terpilih selama dua periode mulai tahun 2015 hingga 2020 cukup membuat Kota Surabaya memperoleh berbagai penghargaan dari dalam negeri bahkan mancanegara. Surabaya lebih tertata rapi dan memiliki banyak taman kota melihat Ibu Risma merupakan mantan Kepala Dinas Kebersihan dan Pertamanan Kota Surabaya. Namun kemacetan lalu lintas juga menjadi perhatian khusus beliau. Kemacetan lalu lintas yang terjadi saat ini jika tidak segera diatasi dan dipersiapkan untuk massa yang akan datang maka tidak menutup kemungkinan arus lalu lintas akan mengalami kemacetan lalu lintas yang luar biasa melihat Kota Surabaya akan terus mengalami perkembangan pembangunan yang pesat.

Melihat permasalahan yang telah dijabarkan, maka dibutuhkan peranan sangat penting bagi pemerintah Kota Surabaya untuk dapat mengatasi persoalan kemacetan lalu lintas yang sangat menghambat efektifitas kegiatan masyarakat Surabaya. Maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian tentang *“Kebijakan Pemerintah Kota Surabaya Tri Rismaharini Dalam Mengatasi Traffic Jam”*.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Memperhatikan permasalahan yang sudah disampaikan tersebut, penulis merumuskan masalah penelitian sebagai berikut :

1. Faktor apa saja yang menjadi penyebab kemacetan di Kota Surabaya?
2. Bagaimana strategi pemerintah Kota Surabaya dalam mengatasi *Traffic Jam*?



### 1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan penulis dalam pengajuan proposal skripsi ini adalah untuk mengetahui apa yang menjadi penyebab kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya dan mengetahui bagaimana Pemerintah Kota Surabaya dengan pihak-pihak yang berkaitan dalam merumuskan sebuah kebijakan mengatasi kemacetan lalu lintas.

1. Mengetahui apa yang menjadi penyebab kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya.
2. Menganalisa bagaimana strategi yang diterapkan oleh pemerintah dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya.

### 1.4. Manfaat Penulisan

Penelitian yang dianggap berhasil yaitu penelitian yang mampu memberikan manfaat baik secara teoritik ataupun secara praktis yang terdiri dari:

1. Memberikan wawasan kepada pembaca serta mengajak berperan aktif terutama masyarakat dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya
2. Mengetahui langkah pemerintah terkait mengatasi masalah kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya
3. Membantu memberikan solusi terhadap Pemerintah dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Tinjauan Teoritis

Dalam melakukan penelitian diperlukan sebuah teori yang berfungsi sebagai landasan atau sebagai pisau analisis untuk memperkuat pemikiran pembahasan. Teori yang sudah ada di gabung dengan kejadian yang ada di lapangan sesuai tema penelitian. Dalam penelitian ini, penulis akan melakukan penelitian yang berkaitan dengan kebijakan.

Karena tema dalam penelitian ini adalah bagaimana pemerintah daerah dalam mengatasi kemacetan lalu lintas yang sudah menjadi permasalahan masyarakat secara luas. Sehingga teori-teori yang akan digunakan dapat menjadi penunjang penelitian. Penelitian yang akan dibahas adalah “Kebijakan Pemerintah Kota Surabaya (Tri Rismaharini) dalam Mengatasi *Traffic Jam*”.

##### 2.1.a. Kebijakan Publik

Kebijakan publik adalah alat untuk mencapai tujuan publik, bukan tujuan orang perorang atau golongan dan kelompok.<sup>9</sup> Dalam proses tahapan kebijakan publik yaitu: penyusunan agenda, perumusan masalah, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan serta analisis kebijakan. Kebijakan publik terbaik, jika kebijakan publik dapat mendorong setiap masyarakat untuk membangun daya saingnya masing-masing dan menciptakan kemandirian didalam diri masyarakat. Banyak definisi yang dibuat oleh para ahli untuk menjelaskan arti kebijakan.

---

<sup>9</sup> Budiman, Rusli(2013), *Kebijakan Publik: Membangun Pelayanan Publik Yang Responsif*. Bandung: Hakim Publishing. Hlm. 9.

Thomas R Dye menyebutkan kebijakan sebagai pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu (*whatever governments choose to do or not to do*).<sup>10</sup>

Definisi ini dibuat oleh Thomas Dye dengan menghubungkan beberapa definisi lain dari David Easton, Lasswell dan Kaplan serta Carl Friedrich, walaupun batasan yang diberikan oleh Dye tersebut dianggap agak tepat, namun batasan ini tidak cukup memberikan perbedaan yang jelas antara apa yang diputuskan oleh Pemerintah untuk dilakukan dan apa yang sebenarnya dilakukan oleh Pemerintah. Definisi menurut Thomas R. Dye tersebut mengandung makna bahwa,<sup>11</sup> pertama, kebijakan publik tersebut dibuat oleh badan Pemerintah, bukan organisasi swasta. Kedua, kebijakan publik menyangkut pilihan yang harus dilakukan atau tidak dilakukan oleh Pemerintah.

Pengertian publik dalam rangkaian kata *public policy* memiliki tiga konotasi, yaitu Pemerintah, masyarakat dan umum. Hal ini dapat dilihat dalam dimensi subyek, obyek dan lingkungan dari kebijakan. Dalam dimensi subyek, kebijakan publik adalah kebijakan dari pemerintah, sehingga salah satu ciri kebijakan adalah "*what government do or not to do*". Kebijakan dari pemerintahlah yang dapat dianggap sebagai kebijakan yang resmi, sehingga mempunyai kewenangan yang dapat memaksa masyarakat untuk mematuhi.<sup>12</sup>

---

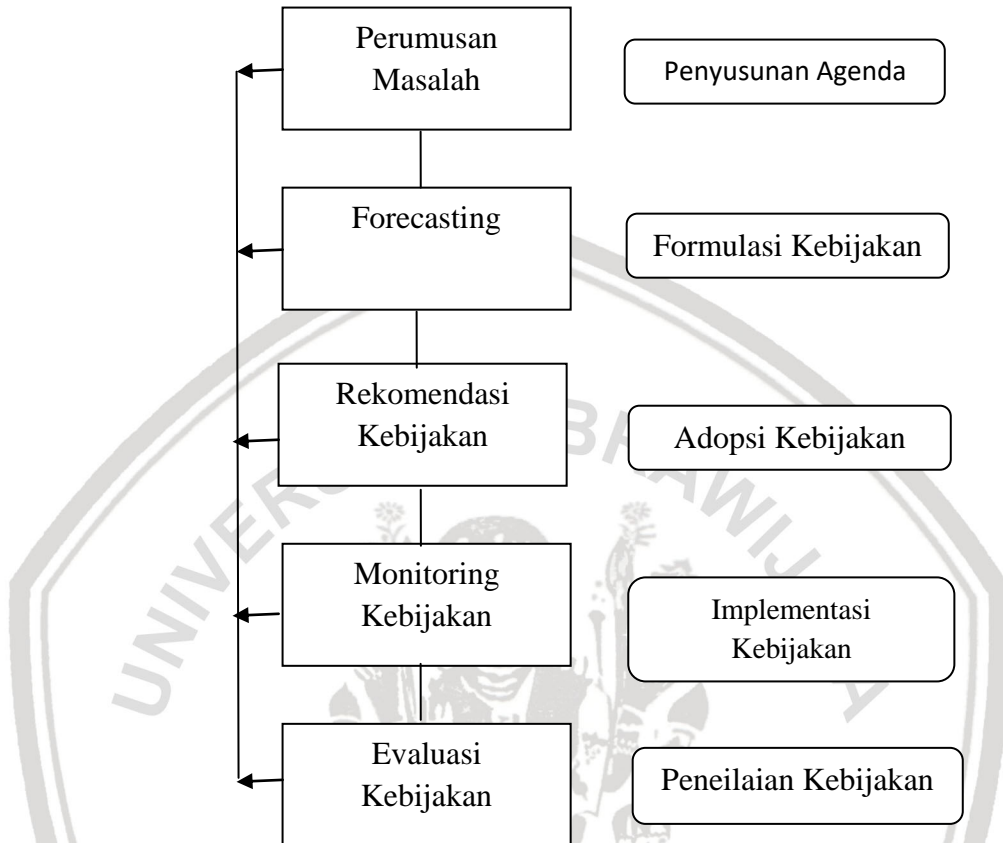
<sup>10</sup> Winarno, Budi(2007),*Kebijakan Publik: Teori dan Proses (Edisi Revisi)*. Yogyakarta: Med Press, hlm. 17

<sup>11</sup> Subarsono, AG(2006),*Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, hlm. 2

<sup>12</sup> Budi Winarno. *Op. cit* hlm .

Dalam dimensi lingkungan yang dikenai kebijakan, pengertian publik di sini adalah masyarakat. Sebagai contoh, keputusan seorang menteri untuk mewajibkan stafnya mengendarai sepeda saat berangkat maupun pulang kerja tidak termasuk kebijakan publik. Hal ini merupakan intruksi seorang atasan terhadap bawahannya. Keputusan menteri dapat dianggap sebagai kebijakan publik apabila kebijakan tersebut mencakup semua orang yang berhubungan dengan bidang tugas menteri tersebut, pengertian umum dari istilah publik dalam kebijakan terdapat dalam strata kebijakan. Suatu kebijakan publik biasanya tidak bersifat spesifik dan sempit, tetapi bersifat luas dan berada pada strata yang strategis. Oleh sebab itu, dalam menelaah permasalahan publik yang merupakan fenomena sosial yang menyangkut kepentingan publik, maka kajian yang dilakukan sebaiknya berdasar pada teori tentang kebijakan publik yang secara spesifik dikaji konteks analisis kebijakan publik.

Proses pembuatan kebijakan publik merupakan proses yang kompleks dikarenakan melibatkan banyak proses maupun variable yang harus dikaji. Dalam hal ini juga melibatkan banyak pihak dalam merumuskan sebuah kebijakan sehingga apa yang di buat benar-benar yang di butuhkan oleh masyarakat. Beberapa ahli politik menaruh minat untuk mengkaji kebijakan publik dengan cara membagi proses-proses penyusunan kebijakan publik ke dalam beberapa tahap. Menurut William N.Dunn tahap-tahap kebijakan publik dapat dibagi sebagai berikut:

**Gambar 2.1. Proses Kebijakan Publik**

Sumber: Buku Public Policy (diolah).

Suatu program kebijakan hanya akan menjadi catatan-catatan elit, jika program tersebut tidak diimplementasikan. Oleh karena itu, keputusan program kebijakan yang telah diambil sebagai alternatif pemecahan masalah harus diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh badan-badan administrasi maupun agen-agen pemerintah di tingkat bawah. Kebijakan yang telah diambil dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilisasi sumber daya finansial dan manusia. Pada tahap implementasi ini berbagai kepentingan akan saling bersaing. Beberapa implementasi kebijakan mendapat dukungan para pelaksana

(implementors), namun beberapa yang lain mungkin akan di tentang oleh para pelaksana.

### 2.1.b. Analisis Kebijakan

Analisis merupakan penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya).<sup>13</sup> Sedangkan kebijakan adalah rangkaian konsep dan alternatif yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak (tentang pemerintahan, organisasi, dan sebagainya); pernyataan cita-cita, tujuan, prinsip, atau maksud sebagai garis pedoman untuk manajemen dalam usaha mencapai sasaran.<sup>14</sup>

Analisis Kebijakan pada dasarnya merupakan proses untuk menghasilkan rekomendasi bagi pemecahan masalah yang dihadapi masyarakat. Sebagai suatu proses, analisis kebijakan dipahami terdiri atas serangkaian kegiatan atau fase.<sup>15</sup> Sehingga dalam proses analisis kebijakan diperlukan pemahaman secara mendalam terhadap kasus yang menjadi fokus di dalam pembahasan.

Kebijakan publik dibangun dengan tujuan untuk dapat menyelesaikan permasalahan di masyarakat, karena kebijakan-kebijakan publik bersifat strategis. Akan tetapi, kebijakan publik seringkali tidak unggul. Dengan itulah tahapan analisis kebijakan publik diperlukan untuk mengatasi ketidakunggulan kebijakan

<sup>13</sup> Arti dari makna analisis yang dikutip dari situs: <http://kbbi.web.id> pada tanggal 25 September 2017. Pukul 19.15.

<sup>14</sup> *Ibid*,

<sup>15</sup> Hamdi, Muchlis(2014),*Kebijakan Publik (Proses, Analisis dan Partisipasi)*. Bogor: Ghalia Indonesia .hlm. 115.



publik. Analisis kebijakan dijadikan salah satu alat ukur keberhasilan kebijakan yang telah dibuat. Analisis kebijakan dalam penerapan metode dan teknik analisis yang bersifat multidisiplin dalam proses kebijakan. Menurut William Dunn, analisis kebijakan publik adalah kegiatan atau aktivitas yang menciptakan pengetahuan tentang proses pembuatan kebijakan.<sup>16</sup>

Analisis kebijakan publik disebut sebagai alat yang dapat digunakan untuk mempermudah lembaga untuk melakukan kajian kebijakan publik. Suatu kebijakan publik pada dasarnya ditujukan untuk memecah persoalan-persoalan yang ada di masyarakat.<sup>17</sup> Kebijakan publik menjadi alat yang digunakan untuk menentukan pemecahan masalah-masalah yang ada di masyarakat dan meningkatkan mutu masyarakat di masa mendatang. Analisis kebijakan publik, ialah tahapan yang merujuk pada aktor-aktor yang terlibat pada pembentukan kebijakan publik.

Analisis kebijakan dilakukan menggunakan berbagai metode pengkajian multipel dalam konteks argumentasi dan debat politik untuk menciptakan nilai yang kritis dan pengetahuan komunikasi yang relevan sesuai dengan kebijakan publik. Dunn juga menjelaskan, seorang analisis yang akan melakukan analisis kebijakan publik melalui tahapan-tahapan berikut ini:<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Dun, William(2003),*Pengantar Analisis Kebijakan Publik..* Yogyakarta: Gajah Mada University Press, hlm. 130

<sup>17</sup> Winarno, Budi. (2008),*Teori dan Proses Kebijakan Publik.* Yogyakarta: Med Press, hlm. 7.

<sup>18</sup> Dunn, William. Op.cit. hlm. 131.



1. Perumusan masalah-masalah kebijakan diantaranya, kebutuhan, nilai-nilai, dan kesempatan yang tidak terealisasi tetapi yang dapat dicapai melalui tindakan publik.
2. Peramalan masa depan kebijakan, disebut sebagai suatu prosedur untuk membuat informasi faktual tentang situasi sosial masa depan atas dasar informasi tentang masalah kebijakan.
3. Rekomendasi aksi-aksi kebijakan akan menghasilkan informasi tentang kemungkinan serangkaian aksi dimasa mendatang untuk menghasilkan konsekuensi yang berharga bagi individu, kelompok, atau masyarakat.

Analisis kebijakan merupakan prosedur analisis kebijakan yang digunakan untuk memberikan informasi tentang sebab dan akibat dari kebijakan publik. Mengevaluasi kinerja kebijakan adalah prosedur analisis yang digunakan untuk menghasilkan informasi terkait nilai atau manfaat masa lalu atau masa depan. Secara umum, pelaksana untuk memecahkan masalah publik adalah pemerintah dan bekerjasama dengan pihak swasta maupun lembaga swadaya masyarakat.

Pada tahap agenda *setting*, analisis dilakukan untuk mengidentifikasi masalah publik dan memobilisasi dukungan agar masalah publik tersebut menjadi kebijakan publik. Hasil analisis tahap ini adalah daftar masalah publik yang menjadi agenda pemerintah. Analisis pada tahap selanjutnya dilakukan untuk menemukan alternatif kebijakan publik dengan menentukan tujuan, sasaran, program, dan kegiatan. Hasil analisis tahap ini adalah pernyataan kebijakan (*policy statement*) yang biasanya berupa peraturan perundangan. Proses analisis

kebijakan bermaksud untuk memberikan rekomendasi yang bermanfaat bagi pembuatan kebijakan yang baik, atau usaha yang bersifat multi disipliner untuk memperoleh data atau informasi guna memberikan alternatif/cara memecahkan suatu masalah yang sesuai dengan kondisi yang ada.

Analisis Kebijakan merupakan hal yang penting karena bisa membantu seorang pembuat keputusan dengan memberikan informasi yang diperoleh melalui penelitian dan analisis, memisahkan dan mengklarifikasi persoalan mengungkap ketidakcocokan antara tujuan dan realisasinya, memberikan alternatif-alternatif baru dan mengusulkan cara-cara atau ide-ide untuk merealisasikannya. Dengan demikian diharapkan hasil analisis kebijakan dapat meningkatkan kualitas kebijakan publik.

## **2.2 Penelitian Terdahulu**

Dalam penelitian mengenai Analisis Kebijakan Pemerintah Daerah dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Surabaya ini, difokuskan kepada menganalisis apasaja solusi-solusi kebijakan yang di buat oleh Pemerintah Kota Surabaya dalam mengatasi kemacetan lalu lintas, melihat dari kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya yang semakin parah dan dapat mengganggu aktifitas masyarakat itu sendiri. Penelitian ini dibuat tidak terlepas dari berbagai ide, masukan, serta pemikiran-pemikiran dari peneliti sebelumnya, yang digunakan sebagai acuan taupun perbandingan dalam melakukan penelitian.

Pada penelitian sebelumnya terdapat beberapa perbedaan seperti tujuan penelitian, teori yang digunakan, serta permasalahan yang akan diambil maupun hasil studi yang hendak dicapai. Berikut ini merupakan penelitian terdahulu

mengenai penelitian tentang pengelolaan sumber daya air yang akan digunakan sebagai perbandingan penelitian sebagai berikut:

- a. Feby Anisia Purnama Sari (2011), Skripsi: *“Analisis Kebijakan Penanganan Kemacetan Lalulintas di Jalan Teuku Umar Kawasan Jatingaleh Semarang Dengan Metode Analisis Hirarki Proses (AHP)”*<sup>19</sup>, Semarang: Universitas Diponegoro.

Penelitian yang dilakukan oleh Feby Anisia Purnama Sari dari Universitas Diponegoro di dasarkan dari permasalahan yang dihadapi tentang kemacetan Lalulintas di jalan Teuku Umar kawasan Jatingaleh di Kota Semarang. Adanya perbedaan bahwa penelitian dilakukan pada satu tempat di pusat Kota Semarang yaitu di Jalan teungku Umar dan penelitian lebih kepada kebijakan dalam aspek ekonomi dengan menggunakan Metode Analisis Hirarki. Sedangkan penulis meneliti kepada analisis kebijakan pemerintah Kota Surabaya dalam mengatasi kemacetan lalulintas di Kota Surabaya pada umumnya.

Persamaan dengan penelitian yang akan penulis lakukan terletak pada ingin mengetahui kebijakan apa saja yang sudah pemerintah lakukan dalam mengatasi kemacetan lalulintas. Dan persamaan yang penulis lakukan adalah melihat pertumbuhan kendaraan bermotor menjadi penyebab utama terjadinya kemacetan lalulintas.

---

<sup>19</sup> Anisa, Febri Purnamasari(2011). Skripsi: *Analisis Kebijakan Penanganan Kemacetan Lalulintas di Jalan Teungku Umar Kawasan Jatingaleh Semarang Dengan Metode Analisis Hirarki Proses (AHP)*. Semarang: Universitas Diponegoro.

Peneliti menganggap bahwa penelitian yang dilakukan oleh Feby Anisia Purnama Sari ini memiliki relevansi dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti saat ini tentang strategi pemerintah dalam mengatasi kemacetan lalu lintas, yang menggambarkan bagaimana upaya pemerintah dalam mengatasi persoalan yang berkaitan dengan kemacetan lalu lintas yang semakin tidak dapat terbendung.

- b. Faizal Marwan (2011), Skripsi: ***“Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas Dengan Pendekatan Willingness To Accept (Studi Kasus : Kecamatan Bogor Barat)”***<sup>20</sup>, Bogor: Institut Pertanian Bogor.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengukur besarnya nilai kerugian yang diakibatkan dari dampak kemacetan lalu lintas yang terjadi di kecamatan Bogor barat. Penelitian yang dilakukan oleh Faizal Marwan menghitung semua kerugian yang diakibatkan oleh kemacetan lalu lintas dengan melihat jumlah bahan bakar yang harus dikeluarkan.

Dampak kemacetan yang harus masyarakat tanggung akibat dari terjadinya kemacetan cukup besar kerugian yang dialami masyarakat pun beragam, mulai dari segi kesehatan, stres, meningkatnya pengeluaran bahan bakar minyak, dan berbagai kerugian lainnya yang merupakan dampak yang harus ditanggung masyarakat, khususnya para pengguna jalan. Mengingat besarnya dampak yang terjadi, maka diperlukan analisis

---

<sup>20</sup> Marwan, Faizi. (2011), Skripsi: *“Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas Dengan Pendekatan Willingness To Accept (Studi Kasus : Kecamatan Bogor Barat)”*. Bogor: Institut Pertanian Bogor.

mengenai kerugian pengguna jalan. Kompensasi merupakan cerminan besarnya nilai kerugian dari pengguna jalan.

Oleh karena itu, diperlukan penelitian untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi WTA masyarakat untuk menerima kompensasi. Penilaian ekonomi mengenai kemacetan dengan mencari nilai WTA pengguna jalan dengan menggunakan tahapan dalam CVM dan analisis regresi berganda. Metode dan analisis tersebut akan memberikan besaran nilai WTA pengguna jalan dan faktor-faktor yang mempengaruhinya.

Perhitungan pengeluaran masyarakat akan difokuskan pada pengeluaran penggunaan BBM yang digunakan. Perhitungan ini akan membandingkan penggunaan BBM pada saat pengguna jalan terjebak dalam kemacetan dengan tidak terjebak dalam kemacetan.

Persamaan dengan penelitian yang akan penulis lakukan adalah menganggap bahwa dampak dari kemacetan lalu lintas dapat mempengaruhi ekonomi masyarakat, baik biaya yang dikeluarkan untuk bahan bakar maupun jalannya perputaran ekonomi menjadi terhambat.

- c. Muh. Arman Taufik (2016), Skripsi: ***“Pengaruh Arus Kendaraan Berat (Truk) Terhadap Tingkat Kemacetan Lalu Lintas Di Kelurahan***



*Mawang Kecamatan Somba Opu, Kabupaten Gowa*<sup>21</sup>.Makasar:

Universitas Islam Negeri Alauddin Makasar.

Penelitian Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat penting dalam mendukung aktivitas sehari-hari seperti kegiatan ekonomi, pendidikan, dan dalam kegiatan perkantoran serta kegiatan lainnya, pada suatu wilayah apabila populasinya mengalami pertumbuhan yang cukup pesat, maka secara linear terjadi pula peningkatan jumlah kendaraan.

Seiring dengan pertumbuhan penduduk yang cukup pesat maka akan menimbulkan banyaknya permintaan, baik itu untuk pengangkutan manusia maupun pengangkutan barang, seperti yang terjadi di Kelurahan Mawang pengangkutan barang seperti bahan bangunan, timbunan, atau perlengkapan rumah tangga itu membutuhkan kendaraan yang cukup besar, oleh karena itu kendaraan berat seperti truk merupakan sarana transportasi yang paling sering digunakan untuk pengangkutan barang. Namun kehadiran kendaraan berat ternyata dapat menimbulkan banyak masalah seperti kemacetan, kerusakan jalan, tingginya resiko kecelakaan serta gangguan kesehatan akibat dari polusi udara.

Penelitian lebih kepada seberapa pengaruh kendaraan berat (truk) dapat mempengaruhi kemacetan lalu lintas dan menilai bahwa banyaknya truk yang sering parkir di pinggir jalan yang sebenarnya pada

---

<sup>21</sup> Taufik, Muh Arman(2016), Skripsi: *"Pengaruh Arus Kendaraan Berat (Truk) Terhadap Tingkat Kemacetan Lalu Lintas Di Kelurahan Mawang Kecamatan Somba Opu, Kabupaten Gowa"*. Makasar: Universitas Islam Negeri Alauddin Makasar..

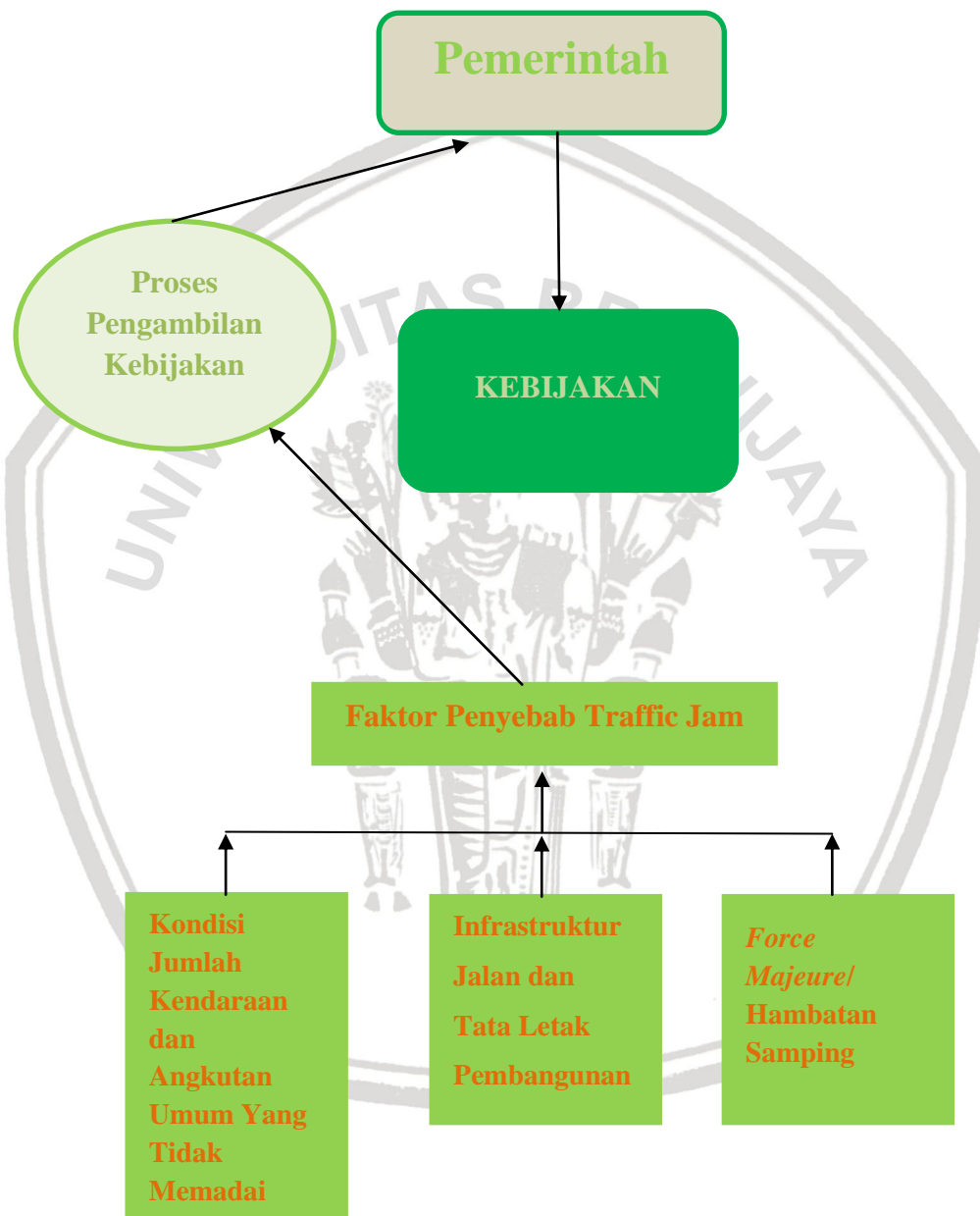


waktu tertentu menimbulkan kemacetan, karena truk yang parkir tersebut dapat mengurangi ruang bagi pengendara lain. Sedangkan persamaan dengan penulis adalah mencari bagaimana solusi dari mengatasi kemacetan lalu lintas

Melalui ketiga penelitian tersebut, diharapkan dapat memberikan gambaran serta acuan bagi peneliti untuk mengadakan penelitian tentang Analisis Kebijakan Pemerintah Daerah Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Surabaya. Dengan mangacu dari penelitian terdahulu dapat memberikan gambaran tentang persamaan dan perbedaan yang mendasari penelitian terdahulu dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis di Kota Surabaya.

## 2.3 Kerangka Pemikiran Penelitian

Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran Penelitian



Sumber: Dikelola peneliti

Bagan diatas merupakan kerangka pemikiran dari penulis dalam melakukan sebuah penelitian ini. Sebelum dapat mengetahui kebijakan apa saja

yang telah dibuat oleh pemerintah tentunya harus mengetahui faktor penyebab dari kemacetan itu sendiri. Setelah menemukan penyebabnya maka penulis akan mencari tahu bagaimana proses kebijakan itu dibuat dan yang terakhir adalah mengetahui solusi kebijakan apa yang dibuat oleh pemerintah untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya.



### BAB III

#### METODE PENELITIAN

Dalam bab ini peneliti akan mengkaji suatu permasalahan yang ditelitinya merupakan suatu masalah yang bersifat sosial dan dinamis. Oleh sebab itu, peneliti memilih menggunakan metode penelitian kualitatif untuk dapat menentukan bagaimana cara mencari, menentukan, mengelolah, mengumpulkan serta menganalisis hasil penelitian yang didapatkannya.

##### 3.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif, yang dimana penelitian kualitatif ini adalah suatu metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi suatu obyek yang ada pada keadaan suatu daerah yang menjadi tujuan dalam suatu penelitian. Obyek yang apa adanya dalam suatu keadaan tertentu serta tidak adanya manipulasi sehingga data yang diperoleh tersebut tidak adanya perubahan dari peneliti masuk untuk memulai proses pencarian obyek hingga keluarnya hasil dari peneliti yang tetap real dan sama.<sup>22</sup>

Jenis penelitian kualitatif ini digunakan peneliti dengan maksud untuk mendeskripsikan, menganalisis secara faktual dan akurat, mengetahui hubungan antara fenomena yang terjadi mengenai kebijakan pemerintah daerah. Menganalisa kebijakan Pemerintah Kota Surabaya dalam mengatasi kemacetan lalu lintas yang

---

<sup>22</sup> Akbar, Nelwan (2013), *Pengembangan Kampung Wisata (Study tentang pengembangan sentra kermik Dinoyo menjadi kampung wisata dikelurahan Dinoyo Kecamatan Lowokwaru Kota Malang)*. Malang: Universitas Brawijaya. hlm. 60

semakin parah. Sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai dalam suatu penelitian ini, maka peneliti menggunakan pendekatan secara deskriptif. Pendekatan ini digunakan untuk mendeskripsikan atau menggambarkan serta menjelaskan keadaan yang terjadi di Kota Surabaya yang tidak dipaparkan secara angka-angka dan statistik melainkan dibuktikan berdasarkan uraian-uraian yang secara jelas.<sup>23</sup>

### **3.2. Lokasi dan Objek Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di wilayah Kota Surabaya dan instansi pemerintahan yang berkaitan dengan penelitian peneliti dengan mempertimbangkan bahwa di Kota Surabaya menurut peneliti sangat representatif untuk dijadikan sebagai objek penelitian karena dalam wilayah ini sebagai Kota terbesar kedua di Indonesia dengan tingkat kemacetan lalu lintas yang sangat tinggi. Jika permasalahan kemacetan tersebut tidak mendapatkan penanganan yang tepat dan di persiapkan dalam jangka yang panjang maka tidak menutup kemungkinan Kota Surabaya akan mengalami sebuah kemacetan lalu lintas yang sangat parah dan dapat mengganggu aktifitas warga. Surabaya dalam sektor pembangunan kota sudah bagus namun kemacetan lalu lintas menjadi permasalahan yang penting menjadikan peneliti mencari data dan mengangkatnya menjadi sebuah topik dalam suatu penulisan kali ini.

### **3.3. Fokus Penelitian**

Seperti yang telah dijelaskan oleh Moleong bahwa penelitian kualitatif menghendaki ditetapkan adanya suatu batasan dalam penelitian atas dasar fokus

---

<sup>23</sup> *Ibid.*, hlm. 60.



yang timbul sebagai masalah dalam penelitian. Hal ini disebabkan beberapa hal, yaitu: batas menentukan kenyataan yang berada di lingkungan penelitian yang kemudian mempertajam fokus, dan penetapan fokus dapat lebih dekat dihubungkan oleh suatu interaksi antara peneliti dan obyek yang dicari. Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui solusi apa yang dilakukan pemerintah Kota Surabaya dalam mengatasi kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya dan menganalisa kebijakan yang telah dibuat oleh pemerintah kota. Oleh karena itu, peneliti memberikan batasan pada fokus penelitian sebagai berikut:<sup>24</sup>

- a. Apa saja yang menjadi penyebab kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya.
- b. Bagaimana alur dan kerjasama antar *stakeholders* saat membuat kebijakan.
- c. Upaya Pemerintah Kota dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya.

### 3.4 Teknik Pengumpulan Data

Penyusunan penelitian yang dilakukan ini peneliti menggunakan teknik pengumpulan data primer dan sekunder yang digunakan saat proses penyusunan skripsi. Penulis melakukan teknik pengumpulan data dengan melalui 3 cara yaitu, dokumentasi, wawancara dan observasi. Berikut adalah cara penulis saat melakukan pengumpulan data dalam penyusunan penelitian ini :

---

<sup>24</sup> *Ibid.*, hlm 62

### 3.4.(a) Dokumentasi

Teknik ini digunakan untuk memperoleh data sekunder dengan cara mempelajari dokumen yang diperoleh, dokumen merupakan salah satu teknik pengumpulan data dengan jalan melakukan penelusuran dan identifikasi. Studi dokumentasi dimaksudkan untuk memperoleh informasi yang berkaitan dengan kebijakan yang ada, melalui dokumen tersebut peneliti akan mendapatkan gambaran yang jelas terkait tujuan dan substansi kebijakan pengelolaan air di daerah. Dokumen adalah segala bentuk catatan dalam kertas (hardcopy), maupun elektronik (softcopy) peraturan perundang-undangan, jurnal, notulen, blog, halaman web dan foto serta pendapat para ahli<sup>25</sup> yang terkait dengan penelitian tentang kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya.

### 3.4.(b) Wawancara

Untuk memperoleh data primer, maka peneliti mengadakan wawancara langsung dengan responden yang dilakukan dengan semi terstruktur, dimana dalam sebuah wawancara tidak hanya terpaku pada pedoman wawancara, tetapi informan juga dapat memberikan ide dan gagasannya terkait permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini. Teknik pemilihan informan dalam penelitian ini menggunakan Teknik Purposive Sampling, yang dimana penulis menetapkan informan yang akan dipilih berdasarkan kompetensi dalam bidang tersebut.<sup>26</sup> Narasumber yang terkait, dalam hal ini pejabat Dinas Perhubungan

<sup>25</sup> Samiaji, Sarosa (2012), Penelitian Kualitatif Dasar-Dasar, Jakarta: PT Indeks, hlm. 61

<sup>26</sup> Sugiyono.2017. "*Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*". Bandung: Alfabeta. hlm. 85.

Kota Surabaya, dan pihak Kepolisian bagian lalu lintas. Selain itu masyarakat juga perlu sebagai objek yang merasakan kebijakan pemerintah Kota Surabaya. Pihak-pihak yang akan dilakukan wawancara tersebut sebagai berikut:

1. Informan Kunci: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Bapak. Tommi Firman, Manajemen Lalu Lintas Di Bidang Lalu Lintas yang memiliki kapasitas dalam melakukan kajian permasalahan kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya. Dan Bapak. Reza Adah Kurniawan selaku kepala unit Suroboyo Bus yang memiliki kapabilitas penyedia transportasi publik di Kota Surabaya.
2. Informan Pendukung: Pihak Kepolisian Kota Surabaya, Bapak. Komisaris Polisi Yhogi, Wakil Ketua Satuan Lalu Lintas Kota Surabaya yang mengetahui kondisi kemacetan di jalan Kota Surabaya.
3. Informan Tambahan: Warga yang sudah bekerja dan setiap harinya melewati jalan raya Kota Surabaya yaitu Bapak Djoko Woro Santoso. Alasan peneliti memilih sampel dikarenakan menurut peneliti warga yang sudah bekerja dan setiap hari melewati jalan raya sudah sangat terbiasa berhadapan dengan kemacetan. Dan warga yang masih pelajar yaitu saudara Dewananta mahasiswa Perguruan Tinggi Negeri di Kota Surabaya dan saudari Putri mahasiswi Perguruan Tinggi Swasta Di Surabaya dan merupakan pendatang yang berasal dari Palangkaraya Kalimantan Selatan. Alasan peneliti memilih sampel adalah ingin mengetahui keluhan yang dirasakan akibat kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya dari sudut pandang pelajar.

### 3.4.(c) Observasi

Untuk mendapatkan masalah secara empiris, maka teknik pengumpulan data dengan mengadakan pengamatan langsung perlu dilakukan, dengan menggunakan pedoman observasi. Pada tahapan pertama peneliti berusaha mendapatkan informasi atau data sebanyak-banyaknya. Setelah data terkumpul selanjutnya dilakukan pengamatan, maka dapat menunjang pemahaman peneliti tentang kondisi lapangan serta mengungkapkan keadaan yang dijelaskan sesuai data yang diperoleh dari informan yang berkaitan dengan Kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya. Dengan melakukan observasi maka penulis berharap dapat menemukan data terkait dengan apa yang menjadi faktor penyebab kemacetan lalu lintas serta strategi yang diterapkan pemerintah dalam mengatasi hal tersebut.

### 3.5 Teknik Analisis Data

Data yang diperoleh dari hasil penelitian tentang dampak dan upaya pemerintah dalam mengatasi permasalahan yang berkaitan dengan kemacetan lalu lintas dan bis diambil kesimpulan sementara serta akan dibandingkan dengan kondisi empiris. Kota Surabaya mengenai upaya dalam mengatasi kemacetan lalu lintas. Dari permasalahan yang diakibatkan oleh kemacetan tersebut, maka akan ditemukan bagaimana upaya dan program pemerintah dalam mengatasi permasalahan yang diakibatkan oleh kemacetan lalu lintas. Hal ini berkaitan dengan peranan pemerintah dalam membuat sebuah kebijakan, sehingga kemacetan lalu lintas dapat diatasi. Adapun bila mengacu pada teknik analisis data maka dapat dilakukan dengan metode kondensasi data sebagai berikut:

#### a. Induksi Data

Induksi data adalah suatu proses pengambilan atau penarikan kesimpulan berdasarkan satu atau dua fakta dan dilengkapi dengan bukti bukti yang ada. Proses pembentukan hipotesis awal berdasarkan bukti-bukti yang dikumpulkan terlebih dahulu. Melalui pengumpulan bukti-bukti tersebut dapat ditemukan sebuah hipotesis awal atau langsung pada penarikan

kesimpulan apabila hipotesis tersebut tidak digunakan. Dalam hal ini penerapan induksi data dalam penelitian adalah mengambil data terlebih dahulu dari wawancara terhadap pihak pemerintah daerah Kota Surabaya mengenai kebijakan pemerintah dalam menangani kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya, kemudian dilanjutkan dengan mengambil data dari dokumentasi yang kemudian dapat dianalisa menggunakan teori kebijakan publik yang dipilih oleh peneliti sehingga dapat dibuat kesimpulan yang didasarkan pada judul penelitian yang dibuat.

b. Deduksi Data

Deduksi data adalah sebuah proses penarikan kesimpulan berdasarkan alasan-alasan yang diajukan berdasarkan hasil analisis data. Proses penarikan kesimpulan tersebut didasarkan pada alasan-alasan yang valid yang kemudian dilakukan tahapan pengujian hipotesis berdasarkan keadaan empiris di lapangan. Pendekatan deduksi ini diawali dengan hal-hal yang bersifat umum lalu menuju kepada hal-hal yang bersifat khusus. Dalam penelitian ini penulis menggunakan teori analisis kebijakan



dikaitkandengan strategi Pemerintah Kota Surabaya dalam mengatasi kemacetan lalu lintas.

c. Komparasi Data

Komparasi data adalah teknik analisis data yang dilakukan untuk membandingkan persamaan dan perbedaan fakta-fakta atau bukti-bukti yangdidapat di lapangan.Dalam penelitian ini peneliti berusaha membandingkandata hasil wawancara yang didapat dari beberapa informan untuk kemudiandikomparasikan dengan teori yang peneliti gunakan dalampenelitian ini.

d. Menarik Kesimpulan

Menarik kesimpulan merupakan salah satu kegiatan dari konfigurasi penelitian yang utuh.Selama penelitian berlangsung, verifikasi juga dilakukan untuk tinjauan ulang pada catatan-catatan lapangan, ide-ide baru yang melintas dipikiran atau dilakukannya peninjauan kembali hasil penelitian.Kesimpulan dari penelitian ini adalah bagaimana strategi yang diterapkan oleh Pemerintah dalam mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya.

### 3.6 Validitas Data

Dalam sebuah penelitian, terdapat metode yang dikenal dengan validitas data. Halini bertujuan untuk menentukan keabsahan data yang diperoleh, melalui teknikpemeriksaan. Teknik pemeriksaan yang digunakan dalam penelitian ini adalahteknik triangulasi sumber dan triangulasi teori.Triangulasi sumber adalah

teknik pemeriksaan keabsahan data dengan cara membandingkan dan mengecek ulang kebenaran suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda.<sup>27</sup> Keabsahan data ini pada akhirnya akan berkaitan dengan valid tidaknya suatu data, yang bertujuan untuk mendapatkan data yang benar-benar mendukung dan sesuai dengan fokus permasalahan dan tujuan dari penelitian ini. Menurut Moleong hal ini dapat dicapai dengan cara:<sup>28</sup>

1. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara;
2. Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi;
3. Membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu;
4. Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang yang berpendidikan menengah atau tinggi, orang berada, dan orang pemerintahan;
5. Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.

Triangulasi Teori yaitu peneliti akan menganalisa temuan-temuan di lapangan yang berhubungan dengan penelitian. Tujuan dari penelitian skripsi ini adalah untuk mengamati dan memahami fenomena yang diangkat dalam penelitian ini, yang kemudian membandingkan dengan teori yang sudah ada sebelumnya

---

<sup>27</sup> Lexy J. Moleong (2006), *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya, hlm. 350

<sup>28</sup> *Ibid.*,

## BAB IV

### DESKRIPSI UMUM KOTA SURABAYA

#### 4.1. Kondisi Wilayah Kota Surabaya

Deskripsi umum Kota Surabaya adalah menggambarkan kondisi daerah, khususnya Kota Surabaya. Deskripsi umum ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana kondisi geografis dan demografis yang terdapat di Kota Surabaya. Dengan adanya deskripsi umum ini, penulis berharap dapat memberikan sebuah pemahaman tentang wilayah penelitian, sehingga dapat mengaitkan dan menganalisa antara kondisi daerah dengan kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya.

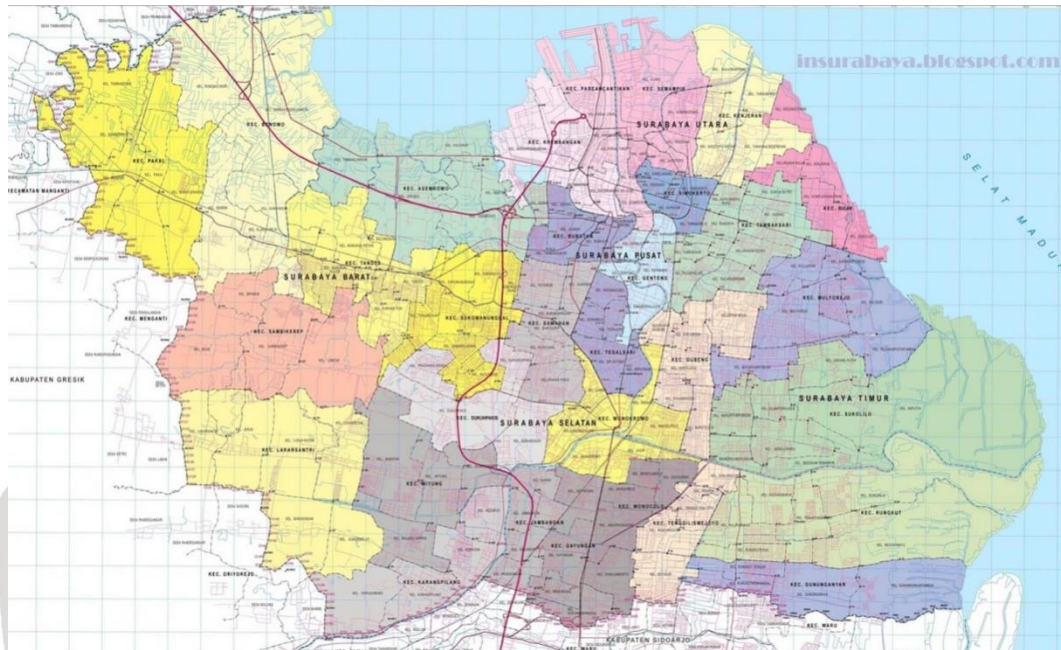
Kondisi geografis mendeskripsikan tentang letak wilayah, luas wilayah, dan kondisi alam. Sedangkan demografi menjelaskan tentang karakteristik masyarakat Kota Surabaya pada umumnya dan memberikan gambaran tentang jumlah populasi penduduk Kota Surabaya.

##### 4.1.a. Kondisi Geografis Kota Surabaya

Kota Surabaya merupakan Ibu Kota Provinsi Jawa Timur dan mendapatkan julukan sebagai Kota Pahlawan. Posisi yang terletak di ujung timur pulau Jawa menjadikan Kota Surabaya wilayah yang sangat strategis dalam bidang perdagangan dan merupakan jalur regional yang menghubungkan Indonesia bagian tengah dengan timur.

Gambar 4.1.

## Peta Kota Surabaya



Kota Surabaya terletak pada 7 derajat 9 menit – 7 derajat 21 menit LS (Lintang Selatan) dan 112 derajat 36 menit – 112 derajat 54 menit BT (Bujur Timur). Kondisi umum wilayah Surabaya secara umum memiliki luas 33.306,30 Ha. Sebelah utara dan timur Surabaya berbatasan dengan selat madura namun selain melalui pelabuhan tanjung perak Surabaya dengan Madura sudah terhubung dengan jembatan Suramadu (Surabaya-Madura). Sedangkan wilayah bagian selatan berbatasan langsung dengan Kabupaten Sidoarjo dan bagian barat berbatasan dengan Kabupaten Gresik.

Kota Surabaya terbagi menjadi lima wilayah yaitu Surabaya Pusat, Surabaya Utara, Surabaya Timur, Surabaya Barat, dan Surabaya Selatan. Surabaya juga memiliki 31 kecamatan, 154 kelurahan, 9.118 RT, dan 1.368 RW.<sup>29</sup> Kecamatan-kecamatan di Kota Surabaya adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.2.**  
**Kecamatan Kota Surabaya dan Luas Wilayah**

NO	Wilayah	Kecamatan	Luas Wilayah (km <sup>2</sup> )
1	Surabaya Pusat	Genteng	4.05
		Bubutan	3.86
		Tegalsari	4.29
		Simokerto	2.59
2	Surabaya Utara	Bulak	6.72
		Kenjeran	7.77
		Semampir	8.76
		Pabean Cantian	6.80
		Krembangan	8.34

<sup>29</sup> Dispendukcapil(2018), „Jumlah RT/RW Kota Surabaya”. Diakses dari <http://dispendukcapil.surabaya.go.id> pada tanggal 13 Mei 2018 pukul 14.30 WIB.



3	Surabaya Timur	Gubeng	7.99
		Gunung Anyar	9.71
		Sukolilo	23.68
		Tambaksari	8.99
		Mulyorejo	14.21
		Rungkut	21.08
		Tenggilis Mejoyo	5.52
4	Surabaya Barat	Benowo	23.73
		Pakal	22.07
		Asemrowo	15.44
		Sukomanunggal	9.23
		Tandes	11.07
		Sambikerep	23.68
		Lakarsantri	18.99
5	Surabaya Selatan	Wonokromo	8.47
		Wonocolo	6.77

		Wiyung	12.46
		Karang Pilang	9.23
		Jambangan	4.19
		Gayungan	6.07
		Dukuh Pakis	9.94
		Sawahan	6.93

Sumber: Surabaya.go.id Ket \* : Kecamatan Kota Surabaya dan Luas Wilayah (diolah)

#### 4.1.b. Demografis Kota Surabaya

Kota Surabaya tergolong sebagai kota yang multi etnis dan kaya akan budaya. Berbagai macam etnis hidup berdampingan di Surabaya seperti etnis Cina, Melayu, Arab, India, bahkan Eropa. Etnis yang asli Nusantara pun menghiasi keberagaman di Kota Pahlawan ini seperti etnis Madura, Batak, Kalimantan, Sulawesi dan Bali. Dari berbagai etnis tersebut berbaur dengan penduduk asli Kota Surabaya hingga terbentuklah sebuah pluralisme budaya yang dapat membentuk ciri khas Kota Surabaya itu sendiri. Namun masyarakat di Surabaya mayoritas adalah penduduk asli Kota Surabaya dan Madura.

**Tabel 4.3.**  
**Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin**

<b>Tahun</b>	<b>Laki-Laki</b>	<b>Perempuan</b>	<b>Jumlah</b>
2014	1.430.638	1.422.254	2.852.892
2015	1.473.499	1.469.781	2.943.280
2016	1.507.295	1.509.049	3.016.344
2017	1.534.208	1.540.288	3.074.490
2018	1.545.088	1.552.824	3.097.912

Sumber: data BPS Kota Surabaya 2014-2018 Ket \*: Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin. (diolah)

Melihat data tersebut pertumbuhan penduduk Kota Surabaya cukup tinggi tercatat penduduk berjenis kelamin laki-laki berjumlah 1.534.208 dan 1.540.282 penduduk berjenis kelamin perempuan.<sup>30</sup> Data tersebut menunjukkan bahwa di setiap tahunnya Surabaya mengalami pertambahan jumlah penduduk dan akan terus bertambah setiap tahunnya.

<sup>30</sup> Dispendukcapil Surabaya. *Statistik Kependudukan*. Diakses dari <http://dispendukcapil.surabaya.go.id> pada tanggal 3 Mei 2018 pukul 13.40 WIB.

**Tabel 4.4.**  
**Jumlah Akta Kelahiran dan Akta Kematian**

<b>Tahun</b>	<b>Kelahiran</b>	<b>Kematian</b>
2014	60.979	18.547
2015	55.444	20.645
2016	58.992	24.626
2017	62.125	25.313
2018 *ket: Januari- Mei	28.681	10.556
<b>Jumlah</b>	<b>266.221</b>	<b>99.687</b>

Sumber: data BPS Kota Surabaya Ket \*: Jumlah Akta Kelahiran dan Akta Kematian. (diolah)

Sesuai data diatas menunjukkan bahwa angka kelahiran di Kota Surabaya lebih tinggi dari pada angka kematian. Angka kelahiran yang terus tinggi cukup berdampak terhadap pertumbuhan populasi masyarakat di Kota Surabaya itu sendiri. Tentunya jumlah angka kematian yang berbanding terbalik dengan angka kelahiran membuat semakin padat, belum lagi Kota Surabaya sebagai Ibu Kota Jawa Timur memiliki daya tarik yang kuat untuk menarik para masyarakat luar untuk pindah ataupun hanya sekedar bekerja di Kota Surabaya.

## 4.2. Traffic Jam Kota Surabaya

*Traffic Jam* atau kemacetan lalu lintas merupakan permasalahan yang sudah umum dan terjadi di berbagai daerah di Indonesia bahkan di dunia. Kota Surabaya menjadi salah satu daerah yang juga mengalami permasalahan yang sulit untuk diatasi ini. Terjadinya kemacetan lalu lintas yang semakin parah akan dapat mengganggu aktivitas yang dilakukan oleh semua masyarakat.

### 4.2.a. Profil Tri Rismaharini

Dr. (H.C.) Ir Tri Rismaharini, M.T atau yang akrab disapa Ibu Risma, lahir di Kediri, Jawa Timur, 20 November 1961, adalah Wali Kota Surabaya yang menjabat sejak tahun 2010 hingga sekarang. Ibu Risma juga tercatat sebagai wanita pertama yang dipilih langsung menjadi Wali Kota melalui pemilihan kepala daerah sepanjang sejarah demokrasi Indonesia di era reformasi dan merupakan kepala daerah perempuan pertama di Indonesia yang berulang kali masuk dalam daftar pemimpin terbaik di dunia.

Sebelum menjadi Wali Kota, Ibu Risma menjabat Kepala Dinas Kebersihan dan Pertamanan (DKP) Kota Surabaya dan Kepala Badan Perencanaan Kota Surabaya (Bapekko) hingga tahun 2010. Ibu Risma meniti karier sebagai seorang pegawai negeri sipil (PNS) Kota Surabaya sejak dekade 1990-an. Pada tanggal 14 September 2018 dalam kongres UGLC-ASPAC 2018 (Asosiasi Pemerintah Kota dan Daerah Se-Asia Pasifik) di Surabaya, Ibu Risma terpilih sebagai Presiden UGLC-ASPAC untuk masa bakti 2018-2020 menggantikan Gubernur Provinsi Jeju, Korea Selatan, Won Hee-ryong.



Ibu Risma menempuh pendidikan dasar di Sekolah Negeri Kediri dan lulus pada tahun 1973. Beliau melanjutkan pendidikan ke Sekolah Menengah Pertama Negeri 10 Surabaya, lulus pada tahun 1976 kemudian melanjutkan pendidikan ke SMA Negeri 5 Surabaya dan lulus pada tahun 1980. Beliau menempuh pendidikan sarjana di jurusan Arsitektur Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya dan lulus pada tahun 1987, kemudian melanjutkan pendidikan pascasarjana Manajemen Pembangunan Kota di Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya, lulus pada tahun 2002. Pada tanggal 4 Maret 2015, Ibu Risma mendapatkan gelar kehormatan Doktor Honoris Causa dari Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya (ITS). Gelar kehormatan tersebut diberikan dalam bidang Manajemen Pembangunan Kota di Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan.

Pada masa kepemimpinannya sebagai Wali Kota, Kota Surabaya meraih tujuh kali piala adipura kencana berturut-turut yaitu tahun 2011 hingga 2017 untuk kategori kota metropolitan, serta adipura paripurna pada tahun 2016. Selain itu, kepemimpinan Ibu Risma juga membawa Surabaya menjadi kota terbaik partisipasinya se-Asia Pasifik pada tahun 2012 versi Citynet atas keberhasilan pemerintah kota dan partisipasi rakyat dalam mengelola lingkungan. Pada Oktober 2013, Kota Surabaya di bawah kepemimpinan Beliau juga memperoleh penghargaan tingkat Asia-Pasifik yaitu *Future Government Awards* 2013 di dua bidang sekaligus yaitu center dan inklusi digital menyisihkan 800 kota di seluruh Asia-Pasifik. Pada Maret 2015, Ibu Risma masuk dalam jajaran 50 tokoh berpengaruh di dunia versi majalah Fortune bersama dengan tokoh-tokoh lain

seperti CEO Facebook Mark Zuckerberg, Perdana Menteri India Narendra Modi, dan tokoh lainnya. Ibu Risma dinilai berhasil melakukan banyak terobosan luar biasa di Surabaya tentang lingkungan, dan Beliau juga dinilai telah berhasil mengubah kota besar dengan jutaan penduduk yang sarat polusi, kemacetan, dan kekumuhan menjadi kota metropolitan yang tertata, kaya akan taman lanskap dan ruang hijau lainnya. Ibu Risma juga dinilai berhasil mengubah banyak lahan pemakaman gersang menjadi ruang penyerapan air sehingga dapat menangkap banjir.

#### 4.2.b. Jumlah Kendaraan

Penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas tidak terlepas dari tingginya jumlah angka kendaraan pribadi yang ada. Dari data yang ada kendaraan pribadi terus mengalami peningkatan dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel 4.4.**  
**Jumlah kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya Tahun 2010-2015**

Jenis Kendaraan	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Sedan Dan Sejenisnya	50.555	48.258	47.459	50.164	53.024	56.046
Jeep Dan Sejenisnya	29.601	28.312	29.635	31.324	33.110	34.997
STWAGON Dan Sejenisnya	198.960	199.360	217.686	230.094	243.209	257.072
Bus Dan	2.064	2.304	2.486	2.628	2.777	2.936

Sejenisnya						
Truck Dan Sejenisnya	86.987	92.238	100.809	106.555	112.629	119.049
Sepeda Motor Dan Sejenisnya	1.129.870	1.274.660	1.402.190	1.482.115	1.566.595	1.655.891
Alat Berat Dan Sejenisnya	73	80	150	159	168	177
<b>Jumlah</b>	<b>1.584.453</b>	<b>1.645.212</b>	<b>1.800.415</b>	<b>1.903.039</b>	<b>2.011.512</b>	<b>2.126.168</b>

Sumber: Polantas Kota Besar Surabaya

Data diatas memperkuat bahwa jumlah kendaraan di Kota Surabaya setiap tahunnya mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Penggunaan kendaraan bermotor memang dapat membantu ataupun mempermudah mobilitas masyarakat, namun kondisi ini menimbulkan dampak yang dapat merugikan masyarakat itu sendiri yaitu kemacetan lalu lintas yang membuat pergerakan menjadi terhambat.

#### 4.2.c. Lalu Lintas Harian Rata-Rata

Volume lalu lintas adalah banyaknya kendaraan yang melewati suatu ruas jalan tertentu pada periode waktu tertentu, dimana perhitungan volume lalu lintas dilakukan secara terklasifikasi. Dalam periode 2018 tahap 1 telah dilakukan dengan rincian:

**Tabel 4.5.**  
**Volume LHR (Kendaraan) 2018 Tahap 1**

NO	Nama Jalan	Volume LHR (Kendaraan)	Rata-Rata
		2018 Tahap 1	
1	Jl. Stasiun Wonokromo	53.496	53.496,3
2	Jl. Jagir Wonokromo	37.100,4	37.100,4
3	Jl. Ngagel	47.022,2	47.002,,2
4	Jl. Darmo	48.304,8	48.304,8
5	Jl. Diponegoro	96.588,1	96.588,1
6	Jl. Bengawan	22.963,9	22.963,9
7	Jl. Kapuas	4.659,1	4.659,1
8	Jl. Dr. Soetomo	58.237,6	58.237,6
9	Jl. Polisi Istimewa	18.832,1	18.832,1
10	Jl. Urip Sumoharjo	106.139,0	106.139,0
11	Jl. Jendral Basuki Rahmat	85.672,0	85.672,0
12	Jl. Embong Malang	65.036,5	65.036,5
13	Jl. Kedung Doro	48.304,8	48.304,8
14	Jl. Blauran	59.304,3	59.304,3
15	Jl. Bubutan	44.073,5	44.073,5
16	Jl. Indra Pura	47.874,1	47.874,1
17	Jl. Rajawali	37.465,7	37.465,7
18	Jl. Perak Barat	38.711,2	38.711,2

19	Jl. Perak Timur	34.734,1	34.734,1
20	Jl. Jakarta	46.918,2	46.918,2
21	Jl. Kembang Jepung	29.107,1	29.107,1
22	Jl. Jembatan Merah	32.242,9	32.242,9
23	Jl. Pahlawan	52.447,9	52.447,9
24	Jl. Gemblongan	42.203,7	42.203,7
25	Jl. Genteng Kali	62.425,9	62.425,9
26	Jl. Tunjungan	45.850,5	45.850,5
27	Jl. Gubernur Suryo	51.334,0	51.334,0
28	Jl. Jendral Sudirman	71.093,9	71.093,9
29	Jl. Citra Raya Unesa	39.607,8	39.607,8
30	Jl. Mayjend Yono Soewoyo	97.075,75	97.075,75
31	Jl. Mayjend HR Muhammad	67.008,65	67.008,65
32	Jl. Mayjend Sungkono	81.487,55	81.487,55
33	Jl. Adityawarman	52.828,4	52.828,4
34	Jl. Hayam Wuruk	33.090,75	33.090,75
35	Jl. Joyoboyo	49.399,3	49.399,3
36	Jl. Indragiri	31.843,9	31.843,9
37	Jl. Dinoyo	36.238,8	36.
38	Jl. Keputran	5.159,75	5.159,75
39	Jl. Kayun	33.316,6	33.316,6
40	Jl. Pemuda	78.670,5	78.670,5



41	Jl. Gubeng Pojok	42.663,5	42.663,5
42	Jl. Kusuma Bangsa	8.980,7	8.980,7
43	Jl. Sumatra	55.095,1	55.095,1
44	Jl. Prof.Dr.Mustopo	100.362,75	100.362,75
45	Jl. Dharmawangsa	40.301,3	40.301,3
46	Jl. Dharmahusada Utara VIII	24.054,65	24.054,65
47	Jl. Ir.H.Soekarno	63.699,05	63.699,05
48	Jl. Kertajaya Indah	65.945,15	65.945,15
49	Jl. Raya ITS	37.995,7	37.995,7
50	Jl. Kejawan Putih Tambak	62.243,8	62.243,8
51	Jl. Laguna Kejawan Putih Tambak	43.889,6	43.889,6

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Sesuai data diatas menunjukkan bahwa volume kendaraan lalu lintas harian masih didominasi oleh akses jalan tengah kota. Karena masyarakat memang masih banyak yang beraktifitas di tengah kota yang merupakan jalan besar dan akses dari Surabaya Selatan menuju Surabaya Utara atau sebaliknya dan Surabaya Timur menuju Surabaya bagian Barat dan sebaliknya.

#### **4.2.d. Terminal Dan Angkutan Dalam Kota**

Di Kota Surabaya banyak masyarakat yang masih menggunakan jasa angkutan umum dan ada beberapa terminal besar yang ada di dalam Kota dan tersebar sampai ke perbatasan daerah-daerah sekitar seperti Sidoarjo dan Gresik. Terminal Angkutan Kota yang dikelola oleh Pemerintah antara lain:



**Tabel 4.6.**  
**Terminal Angkutan Kota**

No	Nama Terminal
1.	Terminal Menanggal
2.	Terminal Keputih
3.	Terminal Dukuh Kupang
4.	Terminal Benowo
5.	Terminal Petekan
6.	Terminal Manukan
7.	Terminal Balongsari
8.	Terminal Kenjeran
9.	Terminal Kedung Cowek
10.	Sub Terminal Kasuari
11.	Shelter Bulak
12.	Pangkalan Angkutan Kota (lyn)

Sumber: Surabaya.go.id

Tentunya dari beberapa terminal tersebut di dukung dengan adanya angkutan perbatasan seperti Bus Kota dengan trayek perjalanannya yaitu:

**Tabel 4.7.**  
**Data Jumlah Angkutan Perbatasan (Bus Kota) Di Kota Surabaya tahun 2018**

No	Kode Trayek	OD Trayek	Jumlah
1	2	3	5
2	A2	Purabaya-Semut PP	6
3	C	Purabaya-Darmo-Perak PP	1
4	CAD.Ekonomi		8
5	CAD. Non Ekonomi		18
6	D	Purabaya-Bratang PP	15
7	E	Purabaya-Darmo-T.O.W. PP	3
8	E1	Purabaya-Joyoboyo	16
9	E2	Purabaya-Darmo-Semut PP	4
10	F	Purabaya-Diponegoro-T.O.W PP	25
11	F1	Purabaya-Diponegoro-Rajawali-Diponegoro-Purabaya PP	9

12	P1	Purabaya-Darmo-Perak (Patas) PP	23
13	P2	Purabaya-Darmo-T.O.W PP	9
14	P4	Purabaya-Tol Waru-Perak (Patas) PP	14
15	P5	Purabaya-Tol Waru-Demak-Semut(Patas) PP	23
16	P6	Purabaya-Diponegoro-T.O.W PP	13
17	P7	Purabaya-Tol M.Sungkono-Tol Tandes-T.O.W (Patas) PP	1
18	P8	Purabaya-Tol Waru-Tol Tandes-T.O.W (Patas) PP	13
19	PAC 1	Purabaya-Darmo-Perak (RMB) PP	44
20	PAC 4	Purabaya-Tol Waru-Perak (RMB) PP	19
21	PAC 5	Purabaya-Tol Waru-Demak-Semut PP.(Patas AC)	5
22	PAC 6	Purabaya-Diponegoro-T.O.W (Patas AC) PP	2
23	PAC 8	Purabaya-Tol Waru-Tandes-T.O.W (Patas AC) PP	13
JUMLAH			284

Sumber: Dinas Perhubungan

Kota Surabaya juga masih ditunjang angkutan umum yang berupa Mikrolet. Berikut jumlah armada dan rute trayek yaitu:

**Tabel 4.8.**  
**Data Jumlah Mikrolet Di Kota Surabaya tahun 2018**

No	Kode Trayek	OD Trayek	Jumlah
1	2	3	5
2	BJ	Terminal Benowo-Terminal Kalimas Barat PP	157
3	BK	Bangkingan-Karang Pilang PP	12
4	BM	Terminal Bratang-Terminal menanggal PP	40
5	C	Pasar Loak/Sedayu-Karang Menjangan PP	108
6	D	Terminal Joyoboyo-Pasar Turi-Sidorame PP	151
7	DA	Terminal Kalimas Barat-Citra Raya PP	104
8	DKB	Terminal Dukuh Kupang-Terminal Benowo PP	7
9	DKM	Terminal Dukuh Kupang-Terminal Menanggal PP	32
10	DP	Terminal Kalimas Barat/Petekan-Manukan Kulon PP	83

11	E	Petojo-Sawahan/Simo Rukun/Balongsari PP	97
12	F	Endroso- Terminal Joyoboyo PP	143
13	G	Terminal Joyoboyo-Karang Menjangan/Karang Pilang/Lakarsantri PP	306
14	GL	Pasar Loak- GAdung PP	51
15	GS	Gunung Anyar-Sidorame PP	54
16	H.2	Pasar Wonokromo-Pagesangan PP	34
17	H.2P	Pasar Wonokromo-Terminal Menanggal PP	48
18	I	Pasar Kupang-Terminal Benowo PP	112
19	IM	Terminal Benowo-Simokerto PP	38
20	J	Terminal Joyoboyo-Kalianak PP	83
21	JBMN	Terminal Joyoboyo-Gunung Anyar PP	44
22	JK	Terminal Joyoboyo-Kalijudan-Kenjeran PP	31
23	JMK	Kenjeran-Kalimas Barat PP	50
24	JTK	Terminal Joyoboyo-Tambak Klangri PP	31
25	JTK.2	Terminal Joyoboyo-Medokan Ayu PP	99



26	K	Ujung Baru-Koblen Kidul PP	87
27	KIP.1	Kutisari Indah-Petojo PP	22
28	KIP.2	Kutisari Indah-Petojo PP	21
29	L.2	Ujung Baru-Sasak-Petojo PP	53
30	LK	Manukan Kulon-Pasar Loak-Kenjeran PP	78
31	LMJ	Lakarsantri-Manukan Kulon-Terminal Kalimas-Barat PP	107
32	M	Terminal Joyoboyo-Dinoyo-Kayun-Terminal Kalimas Barat PP	130
33	N	Terminal Kalimas Barat-Menur-Terminal Bratang PP	108
34	O	Terminal Kalimas Barat-Keputih PP	132
35	P	Terminal Joyoboyo-Kenjeran/Petojo-Ketintang PP	161
36	Q	Terminal Kalimas Barat-Terminal Bratang PP	112
37	R	Terminal Kalimas Barat-Kapasan-Kenjeran PP	85
38	R.1	Terminal Kalimas Barat-Nambangan-Kenjeran	42

		PP	
39	R.2	Terminal Kalimas Barat-Teluk Langsa-Kenjeran PP	4
40	RBK	Rungkut Barata-Kenjeran PP	34
41	RDK	Terminal Dukuh Kupang-Terminal Benowo PP	46
42	RT	Rungkut-Pasar Turi PP	77
43	S	Terminal Joyoboyo-Terminal Bratang-Kenjeran PP	85
44	T.1	Margorejo-Terminal Joyoboyo-Sawahana-Simorejo PP	24
45	T.2	Terminal Joyoboyo-Kenjeran/Wisma Permai PP	82
46	TV	Terminal Joyoboyo- Citra Raya/Manukan Kulon/Banjar Sugihan PP	143
47	TWM	Tambak wdi-Petojo-Keputih PP	10
48	U	Terminal Joyoboyo-Rungkut/Wonorejo/Joyobekti PP	124
49	UBB	Ujung Baru-Terminal Bratang PP	32

50	UBK	Ujung Baru-kenjeran PP	42
51	V	Terminal Joyoboyo-Tambak Rejo PP	114
52	W	Terminal Dukuh Kupang-Kapas Krampung-Kenjeran/Karang Menjangan PP	114
53	WB	Wonosari-Terminal Bratang PP	71
54	WK	T.O.W-Petojo-Terminal Keputih PP	100
55	WLD	Wonoarum-Pasar Loak-Terminal Dukuh Kupang PP	99
56	WLD.2	Bulak Banteng-Terminal Dukuh Kupang PP	5
57	Y	Terminal Joyoboyo-Demak PP	131
58	Z	Terminal Kalimas Barat-Terminal Benowo PP	129
59	Z.1	Terminal benowo-Ujung Baru PP	116
<b>Jumlah</b>			4635

Sumber: Dinas Perhubungan

Sesuai data diatas jumlah angkutan di Kota Surabaya cukup banyak dan melewati semua wilayah. Namun inisiatif masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum masih sedikit. Masyarakat masih lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Hal ini disebabkan oleh kualitas pelayanan yang diberikan oleh

angkutan umum masih sangat kurang. Masyarakat menginginkan angkutan umum yang layak, nyaman, aman dan tentunya tepat waktu. Ini merupakan tugas dari Pemerintah untuk menyediakan transportasi umum yang diinginkan oleh masyarakat agar masalah kemacetan lalu lintas dapat teratasi.



## BAB V

### STRATEGI PEMKOT DALAM MENANGANI TRAFFIC JAM DI SURABAYA

#### 5.1. Faktor penyebab *Traffic Jam* di Kota Surabaya

Kemacetan lalu lintas menjadi wajah baru di Kota Surabaya, sebagai kota metropolitan, tentunya Surabaya dibebankan oleh berbagai permasalahan kota besar pada umumnya. Bertambahnya jumlah penduduk disertai oleh kemampuan ekonomi yang terus menanjak membuat jumlah kendaraan juga mengalami sebuah peningkatan yang cukup besar. Banyaknya kendaraan ini menyebabkan lahan jalan yang tersedia semakin sulit untuk menampung jumlah kendaraan.

Selain itu, pemerintah Kota Surabaya juga memiliki beban besar dalam pengelolaan lahan parkir. Saat ini, banyak parkir yang tidak teratur, penggunaan bahu jalan juga menjadi penyebab utama makin parahnya kemacetan lalu lintas yang terjadi. Kondisi ini juga diperparah oleh infrastruktur yang tidak memadai. Dan pengelolaan tata letak kota yang tidak tegas dalam menentukan wilayah pemukiman, tempat usaha, tempat perbelanjaan yang berdampak pada pemusatan keramaian yang juga berdampak pada kemacetan lalu lintas. Hal ini juga belum termasuk faktor-faktor alamiah seperti kecelakaan, banjir, bencana alam dan sebagainya.



### 5.1.a. Jumlah Kendaraan dan Angkutan Umum Yang Tidak Memadai

Populasi pertumbuhan jumlah penduduk di Kota Surabaya selalu mengalami peningkatan setiap tahunnya. Pembangunan kota yang cukup baik dari berbagai aspek membuat para pendatang memiliki ketertarikan untuk pindah dari kota asalnya. Jumlah penduduk yang terus meningkat ini mempengaruhi meningkatnya jumlah kendaraan yang ada di Kota Surabaya.

Kemacetan lalu lintas yang terjadi tidak terlepas dari tingginya jumlah kendaraan yang ada.<sup>31</sup> Sebagai kota yang cukup sibuk setiap harinya tentunya membuat setiap warga membutuhkan alat transportasi untuk menunjang aktifitasnya. Kendaraan bermotor pribadi menjadi pilihan utama sebagai sarana penunjang mobilitas masyarakat.

Kepadatan lalu lintas yang terjadi diakibatkan oleh meningkatnya jumlah volume kendaraan yang menumpuk di ruas jalan ini dapat diperparah dengan adanya kendaraan dari luar Surabaya masuk kedalam kota. Menurut data kepolisian setiap paginya kendaraan yang masuk ke dalam kota mencapai 200 ribukendaraan dan ketika malam hari mencapai 25 ribu kendaraan ber plat nomor luar Surabaya dan di dominasi oleh kendaraan berasal dari Kota Sidoarjo.<sup>32</sup>

Kondisi pertumbuhan jumlah kendaraan yang sangat pesat ini disebabkan oleh angkutan umum yang kurang memadai. Dari segi waktu dan kenyamanan

<sup>31</sup> Silahkan dilihat pada Tabel 4.4. di hlm. 49.

<sup>32</sup> Cowasjp. *Tidak Ada Jalan Macet Lagi Di Surabaya*. Diakses dari <http://cowasjp.com/pada tanggal 20 Juni 2018 pukul 18.10 WIB>.

kurang diminati oleh masyarakat. Hal ini juga dibenarkan oleh Bapak Reza selaku kepala unit Suroboyo Bus, bahwa:

*“Kalau faktor kemacetan di Surabaya itu sama seperti kota-kota besar di Indonesia lainnya, karena memang pertumbuhan orang untuk membeli kendaraan bermotor itu tinggi, itu yang pertama. yang kedua kita lihat di Surabaya memang kalau kita ketahu di lapangan untuk angkutan umum juga masih belum memenuhi seratus persen memenuhi kebutuhan perjalanan orang dari luar Surabaya masuk ke Surabaya untuk melakukan kegiatan. Memang ya masih berapa persen kuranya nggak banyak, untuk jalur-jalur yang sekiranya orang itu dapat di tempuh dengan sepeda motor dengan cost nya dia lebih murah dia pasti lebih memilih dengan kendaraan pribadi. Jadi memang dua faktor tersebut yang nantinya memang menjadi kendala kita saat ini itu masih belum adanya transportasi yang memang aman, nyaman, terjamin waktunya dan label yang bagus belum terwujud di Surabaya ini”.*<sup>33</sup>

Dari pernyataan diatas menegaskan bahwa dibalik tingginya angka pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor adalah tidak adanya transportasi umum yang membuat masyarakat beralih dari kendaraan pribadi menggunakan angkutan umum. Keberhasilan sistem pelayanan angkutan umum dapat dikatakan berhasil ketika perilaku masyarakatnya lebih menggemari menggunakan angkutan umum dari pada kendaraan pribadi dan dapat diartikan bahwa sistem angkutan umumnya terhitung baik.<sup>34</sup>

Angkutan umum yang kurang memenuhi standart keinginan masyarakat membuat kurang diminati. Aktifitas yang memerlukan waktu yang cepat inilah faktor bahwa masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dari pada menggunakan transportasi massal. Sulitnya

<sup>33</sup> Wawancara dengan Bapak Reza Adah Kurniawan Kepala Unit Suroboyo Bus di Kantor Suroboyo Bus pada tanggal 25 Juli 2018.

<sup>34</sup> YLPK JATIM. (2018) *Kebutuhan Angkutan Umum Di Kota Surabaya (Revisi)*. Diakses dari <http://ylpkjatim.or.id/kebutuhan-angkutan-umum-di-kota-surabaya-revisi/> pada tanggal 20 Juni 2018 pukul 19.20 WIB.

masyarakat untuk beralih menggunakan angkutan umum membuat jumlah kendaraan bermotor akan terus meningkat. Tentunya peran pemerintah daerah sangat diperlukan untuk menyediakan angkutan umum yang nyaman, aman, cepat dan murah untuk membuat masyarakat lebih memilih menggunakan angkutan umum dan tentunya hal ini dapat mengurangi kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya.

#### **5.1.b. Infrastruktur Jalan dan Tata Letak Pembangunan**

Kemacetan lalu lintas yang terjadi dapat dirasakan setiap hari oleh warga Kota Surabaya khususnya. Selain meningkatnya jumlah kendaraan yang terus bertambah dengan tidak diikutinya infrastruktur yang memadai yang dapat mengakibatkan menumpuknya volume kendaraan sehingga mempengaruhi tersendatnya arus lalu lintas. Kondisi tidak seimbangnya kapasitas jalan yang tidak sanggup menampung derasnya pertumbuhan ini juga dibenarkan oleh komisarisi polisi Yhogi sebagai wakil ketua satuan lalu lintas Kota Surabaya, bahwa:

*“Disebabkan oleh ketidaksiapan infrastruktur yang ada di bidang lalu lintas untuk memberikan pelayanan transportasi terhadap pengguna jalan. Yang saya maksud dalam penyebab kemacetan tadi yang infrastruktur yang tidak mampu menunjang daripada pengguna jalan ada beberapa macam. Yang pertama memang kondisi jalan yang memang sebegini ya sebegini aja. Sedangkan kenaikan jumlah kendaraan bermotor ini hampir sekitar, saya tidak memiliki data pasti tapi hampir sekitar empat ribu lebih setiap bulan kendaraan baru yang muncul di Surabaya, dengan kondisi tidak ada jalan baru di Surabaya. Faktor volume yang masuk jalan ini dengan saluran jalannya itu tidak seimbang”<sup>35</sup>*

Artinya infrastruktur ini menjadi salah satu kunci dimana jika tidak di tambah secara jumlah kapasitas maka kemacetan akan terus terjadi di Kota

<sup>35</sup> Wawancara dengan Komisarisi Polisi Yhogi, Wakil Ketua Satuan Lalu Lintas di Pos Polisi Jl. Manyar pada tanggal 7 Desember 2017.

Surabaya. Kondisi tidak adanya jalan baru membuat kapasitas jalan tidak mampu untuk menahan pertumbuhan kendaraan yang semakin meningkat setiap bulannya. Sedangkan infrastruktur jalan di Surabaya tidak hanya menampung jumlah kendaraan warga Kota Surabaya sendiri, namun harus menerima jumlah kendaraan dari warga luar daerah yang masuk ke Surabaya untuk bekerja, sekolah maupun distribusi barang yang melalui tengah kota.

Kemacetan yang terjadi cukup mengganggu aktifitas masyarakat terutama di saat pagi hari dan sore hari. Hal ini juga dirasakan oleh seorang warga yang merasakan dampak dari ketidaksiapan infrastruktur jalan di Kota Surabaya. Bapak Djokoojek online:

*“Wah kalau kemacetan Surabaya ini wes parah mas. Aku tiap hari harus nganter anak ku sekolah habis itu aku harus muter cari penumpang. Kalau pagi hari itu aku harus berangkat lebih pagi biar anak ku gak telat. Rasane sumpek mas kendaraan banyak belum orang-orang yang dari Gresik, trus mana itu dari Sidoarjo belum daerah yang lain yang kerja juga di Surabaya. Lah gimana kendaraan segitu banyak e jalan di Surabaya ya cuma segitu aja. Ada yang ditambahi jalannya tapi ya sama aja nanti jalannya nyimpul lagi”<sup>36</sup>*

Dalam hal ini warga juga mengeluhkan selain volume kendaraan yang tinggi juga merasakan dampak dari kondisi infrastruktur jalan yang pertambahannya berbanding terbalik dengan jumlah kendaraan. Kondisi jalan juga ikut berperan dalam lancarnya arus lalu lintas. Jalan merupakan faktor yang

---

<sup>36</sup> Wawancara dengan Pak Djoko Woro Santoso, tukang ojek online di warung angkringan pada tanggal 23 Mei 2018.



sangat penting bagi penduduk untuk berhubungan antara daerah satu ke daerah, perekonomian dan aktivitas sehari-hari penduduk.<sup>37</sup>

Sebagai Ibu Kota Provinsi Jawa Timur tentunya Surabaya menjadi barometer pembangunan kota-kota lainnya. Perencanaan pembangunan jangka panjang dan penataan tata letak pembangunan menjadi hal yang penting untuk dilakukan. Perencanaan wilayah memiliki tujuan yaitu membuat kehidupan yang efisien, nyaman, serta lestari dan pada tahap akhirnya dapat menghasilkan rencana yang menetapkan lokasi dari berbagai kegiatan yang direncanakan, baik oleh pihak pemerintah ataupun oleh pihak swasta dan lokasi yang dipilih memberikan efisiensi dan keserasian lingkungan dari berbagai pihak.<sup>38</sup>

Tidak terlepas dari sebuah penataan pembangunan, kemacetan lalu lintas pun dapat dipengaruhi oleh tidak adanya perencanaan jangka panjang dan penataan wilayah yang tepat. Pembangunan infrastruktur jalan yang merupakan sarana penghubung dan sebagai fasilitas kendaraan seyogyanya telah dirancang dengan matang dan berspektif jangka panjang. Hal ini juga diungkapkan oleh Kompol Wakasatlantas Yogi :

*“Ini sering kita itu tidak mengindahkan atau tidak membuat rencana tata kota yang berspektif kedepan, maksudnya itu tata kota Surabaya ini terlihat tidak memandang masa depan. Artinya yang dibangun saat ini itu untuk mengobati untuk saat ini tapi kenapa tidak direncanakan sebuah kota itu ya seharusnya tentunya dari dulu tidak direncanakan kota itu yang memimpin kota itu memiliki prespektif kedepan. Kalau adek tau frontage Ahmad Yani yang baru dibongkar itu yang rumah-rumah dibongkar itu kalau misal tata kota berfikir perspektif kedepan ya tentunya dari dulu ya memang gak boleh. Kemudian bangunan-*

<sup>37</sup> Sulandari, Eti dkk. *Jurnal: Analisa Lalu Lintas Terhadap Kapasitas Jalan Di Pinggiran Kota Pontianak (Kasus Jalan Sungai Raya Dalam)*. Pontianak.

<sup>38</sup> Nashar, Ridwan (2017). *Perencanaan Pembangunan Daerah*. Bandung: Alfabeta. Hlm. 21.



*bangunan yang sekarang dibongkar itu dulunya harusnya gak ada, jadi meskipun kendaraannya itu lewatnya hanya satu dua tetapi ketika itu ifrastruktur sudah lebar, sudah besar yakan itu menunjukkan kota yang memiliki perencanaan yang berspektifnya kedepan. Ah kendaraan Cuma sedikit kok aku buat jalan sempit aja. Sekarang sedikit, besok?. Ketika ini sudah dibuat rumah oleh masyarakat apa yang terjadi? Ketika akan melebarkan jalan ini akan terbentur permasalahan-permasalahan bentrok lah dengan petugas dengan masyarakat unuk penggusuran lahan, penggantian biaya rumah ini agar pindah untuk membuat jalan akan timbul masalah sosial baru”<sup>39</sup>.*

Tidak adanya rancangan atau pandangan jauh kedepan membuat tidak siapnya menghadapi permasalahan-permasalahan di masa mendatang. Termasuk permasalahan yang dihadapi Kota Surabaya saat ini disebabkan ketidaksiapan pemerintah Kota dalam mengantisipasi derasnya jumlah kendaraan bermotor yang ada saat ini yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Jika perencanaan pembangunan sebuah daerah memiliki prespektif yang jauh kedepan permasalahan seperti kemacetan lalu lintas yang terjadi dapat teratasi karena sudah dipersiapkan dari awal dengan mempersiapkan jalan-jalan yang memang diperuntukkan untuk akses kendaraan bermotor.

---

<sup>39</sup> Wawancara dengan Komisaris Polisi Yhogi, Wakil Ketua Satuan Lalu Lintas di Pos Polisi Jl. Manyar pada tanggal 7 Desember 2017.

**Gambar 5.1.**  
**Perkampungan di Tengah Jalan Raya**



Sumber: Dokumentasi peneliti 20 Juni 2018

Gambar diatas menunjukkan masih adanya perkampungan ditengah-tengah jalan raya. Dimana setiap harinya wilayah tersebut selalu dipadati oleh lalu lalang nya kendaraan bermotor. Jalan besar yang termasuk jalan provinsi seharusnya terbebas dari permukiman warga karena dapat mengganggu arus lalu lintas. Jika pemukiman tersebut tidak di didirikan sejak dulu maka tidak mnutup kemungkinan untuk menambah jumlah kapasitas jalan dapat terealisasi dengan tidak menimbulkan permasalahan lain seperti penggusuran bangunan, penggantian ganti rugi, bahkan gesekan dari aparat dengan pemilik rumah.

Pembangunan di Kota Surabaya dapat dikatakan sangat pesat, namun pembangunan ini masih tidak ada pemusatan wilayah yang jelas. Lokalisasi seperti pusat perbelanjaan (mall), pusat para PKL makanan atau dagangan yag lain, dan pusat pergudangan. Hal ini juga disayangkan oleh mas Dewananta mahasiswa salah satu perguruan tinggi negeri di Surabaya :

*“Iya maskalau saya ke kampus mesti kena macet di jalan Basuki Rahmat disitu kan ada mall Tunjungan Plaza lah itu papasan sama orang-orang yang mau masuk atau keluar dari mall. Belum lagi saya lewat di mall Grand City disitu juga kena macet lagi. Aduh parah mas mall ya banyak banget di Surabaya ini. Mesti bikin macet”.*<sup>40</sup>

**Gambar 5.2.**

**Pengaruh dari Kegiatan Tempat Perbelanjaan**



Sumber: Dokumentasi peneliti 27 Juli 2018Ket\*: Foto Tampak Depan



Sumber: Dokumentasi peneliti 27 Juli 2018Ket\*: Foto Tampak Belakang

Kedua gambar diatas menunjukkan bahwa adanya perbedaan situasi lalu lintas di depan tempat pusat perbelanjaan. Pada gambar pertama terlihat kondisi

<sup>40</sup> Wawancara dengan Mas Dewananta , mahasiswa di salah satu perguruan tinggi negeri Surabaya di warung jus buah pada tanggal 25 Mei 2018.

jalan cukup lancar setelah melewati pusat perbelanjaan namun pada gambar kedua menunjukkan terjadi kemacetan yang disebabkan oleh aktifitas keluar masuknya kendaraan pada pusat perbelanjaan. Hal ini masuk dalam permasalahan tata letak pembangunan yang kurang baik, bisa kita katakan kurangnya perhatian pemerintah akan dampaknya dari pembangunan pusat perbelanjaan ditempat tersebut.

Aktifitas keluar masuknya kendaraan yang begitu padat di tempat perbelanjaan tidak dipungkiri dapat mengganggu arus lalu lintas. Mobil yang masuk kedalam mall bahkan harus mengantri hingga mengekor sampai bahu jalan, dengan kondisi tersebut mengakibatkan kendaraan yang akan melintas ikut terhambat.<sup>41</sup> Hal serupa juga dibenarkan oleh Kopol Yhogi:

*“Di Surabaya ini seharusnya pergudangan ada dimana sih? Adek tau gak pergudanganitu ada dimana? Margorejo sana kan, Tandes ya kan. Tapi adek tau nggak masih ada gudang di tengah kota ini? Gudangnya toko apa meskipun kecil masih ada di tengah kota dan semua ini hampir semua ada gudangnya. Setiap toko itu pasti ada gudangnya paling nggak ada dibelakang. Artinya apa bahwa distribusi barang apa itu dari Jakarta, apakah itu dari mana daerah mana untuk mensuplay dari pada barang kendaraan akan masuk kota”.*<sup>42</sup>

Pendistribusian barang yang menggunakan kendaraan-kendaraan besar dan memasuki wilayah dalam kota tentunya dapat memakan badan jalan yang cukup luas, sehingga dapat menghambat pergerakan arus lalu lintas. Sehingga penataan harus dilakukan dengan jelas dan tegas. Lokalisasi pusat perdagangan, wilayah

<sup>41</sup> Jawa Pos. (2018), Angkot Pelan Jalan Bikin Macet.

Diakses dari <http://www2.jawapos.com/baca/artikel/1539/angkot-jalan-pelan-bikin-macet> pada tanggal 21 Juni 2018 pukul 16.20 WIB.

<sup>42</sup> Wawancara dengan Komisaris Polisi Yhogi, Wakil Ketua Satuan Lalu Lintas di Pos Polisi Jl. Manyar pada tanggal 7 Desember 2017.



pemukiman, wilayah perindustrian sebaiknya di tata dengan baik sehingga tidak tercampurnya segala kegiatan di satu tempat yang membuat kemacetan lalu lintas semakin parah dan semrawut. Tata ruang kota menjadi hal wajib dilakukan di setiap daerah untuk mengantisipasi permasalahan yang akan timbul di masa yang akan datang.

### 5.1.c. *Force Majeure*

Kemacetan lalu lintas menjadi hal biasa yang harus di hadapai dan di rasakan setiap hari oleh warga Surabaya. Dapat dikatakan tiada hari tanpa macet. Menjadi salah satu kota besar di Indonesia tentunya Kota Surabaya juga tidak dapat terhindarkan dari permasalahan yang juga dihadapai oleh kota-kota besar lainnya. Kemacetan lalu lintas yang sangat mengganggu aktifitas masyarakat menjadi persoalan bersama yang harus di selesaikan.

Berbagai macam faktor menjadi penyebab kemacetan, selain jumlah kendaraan yang terus meningkat ada penyebab yang tidak terduga atau bisa disebut dengan hambatan samping. Parkir di bahu jalan, PKL, kecelakaan, kendaraan mogok di tengah jalan bahkan banjir dapat menjadi faktor-faktor tidak lancarnya arus lalu lintas. Hal ini juga dibenarkan oleh Bapak Tomi:

*“Kemacetan itu tidak terlepas dari lalu lintas yang ada, contoh seperti volume kendaraan, penambahan kapasitas, seperti hambatan samping. Hambatan samping ini bisa seperti parkir bahu jalan, ada PKL, kemudian ada kecelakaan itu termasuk hambatan samping di lalu lintas”.*<sup>43</sup>

<sup>43</sup> Wawancara dengan Pak Tomi Firman, Manajemen Lalu Lintas Di Bidang Lalu Lintas di Kantor Dishub Kota Surabaya pada tanggal 28 Juni 2018.

Pernyataan yang sama diutarakan oleh Kopol Yhogi, Wakil Ketua

Satuan Lalu Lintas Kota Surabaya kepada peneliti:

*“Adanya bentuk Force Majeure atau biasa disebut sebagai suatu keadaan yang tiba-tiba, yang tidak bisa diprediksi misalnya bencana alam, banjir, pohon tumbang, kecelakaan. Dan yang terakhir adalah ketidak tertiban masyarakat dalam mengguna jalan”*.<sup>44</sup>

Kedua pernyataan diatas memperkuat bahwa ada beberapa hal penyebab kemacetan yang terjadi merupakan suatu kejadian yang tidak terduga. Parkir kendaraan bermotor yang memakan bahu jalan tentunya mengurangi kapasitas jalan yang seharusnya dapat dilalui oleh lalu lalang kendaraan. Kondisi jalan yang seharusnya bebas hambatan pada akhirnya terhalang oleh kendaraan-kendaraan yang berjajar di bahu jalan karena parkir dengan waktu yang relatif lama. Tidak sedikit masyarakat yang lebih memilih untuk parkir di bahu jalan karena minimnya lahan parkir. Hal ini juga disebabkan oleh banyaknya bangunan yang beralih fungsi. Yang awalnya hanya sebagai tempat tinggal namun berubah menjadi tempat usaha. Ada beberapa tempat usaha yang menyediakan parkir walaupun tidak luas, namun banyak juga yang tidak menyediakan lahan parkir sama sekali yang memaksa pengunjung untuk parkir di bahu jalan.<sup>45</sup> Secara tidak langsung kendaraan yang terparkir di bahu jalan tersebut ikut menyumbang kemacetan yang terjadi di Kota Surabaya.

<sup>44</sup> Wawancara dengan Komisaris Polisi Yhogi, Wakil Ketua Satuan Lalu Lintas di Pos Polisi Jl. Manyar pada tanggal 7 Desember 2017.

<sup>45</sup> Tribunnews (2018). *Parkir Liar Bikin Macet Jalan Raya Sudah Sering Ditertibkan Tapi Balik Lagi*. Diakses dari <http://surabaya.tribunnews.com/2016/11/09/parkir-liar-bikin-macet-jalan-raya-sudah-sering-ditertibkan-tapi-balik-lagi> pada tanggal 23 Juli 2018 pukul 17.20 WIB.



**Gambar 5.3.**  
**Parkir Bahu Jalan**



Sumber: Dokumentasi peneliti 23 Juli 2018

Gambar di atas menunjukkan bahwa tingkat kesadaran masyarakat sendiri juga masih kurang. Sudah terlihat jelas ada rambu-rambu di larang parkir, namun masih melanggar peraturan tersebut. Jelas tindakan seperti ini dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas. Jalan yang seharusnya dapat dilalui kendaraan menjadi terhambat karena adanya kendaraan yang terparkir di bahu jalan. Kesadaran masyarakat tentang adanya rambu-rambu larangan parkir juga masih perlu ditingkatkan.

Parkir bahu jalan memang dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas, dan tidak dapat dipungkiri bahwa hal ini diperparah dengan adanya pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir bahkan sampai meluber di bahu jalan. Hal tersebut juga di ungkapkan oleh Bapak Djoko:

*“Ada pkl itu mas jualan sampe di pinggir jalan, lek itu asli mas nggarai tambah macet. Sampeyan lak tau itu di pasar keputran,*

*orang jualan sampe tengah jalan. Padahal wes sempet di obrak tapi ya balik lagi. Nggarai tambah macet ae”.*<sup>46</sup>

Pernyataan diatas menekankan bahwa keberadaan pedagang kaki lima dapat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas. Beberapa kondisi keberadaan PKL memang diperlukan oleh masyarakat, namun ketidak teraturan pedagang yang menjajakan dagangannya hingga memakan bahu jalan tersebut juga dapat menimbulkan kepadatan lalu lintas. Sebagaimana pedagang mengalih fungsikan trotoar menjadi lahan untuk berdagang, hingga menggunakan bahu jalan. Bahkan di tepi jalan raya para pedagang kaki lima tidak segan-segan untuk mendirikan tenda semi permanen ataupun meletakkan gerobaknya. Posisi pedagang yang strategis inilah yang mengundang para pengendara untuk berhenti dan melakukan transaksi. Keberadaan pedagang kaki lima ini juga tidak memiliki lahan parkir, dengan otomatis para pembeli memarkirkan kendaraannya dibahu jalan. Penertiban yang dilakukan oleh pemerintah tidak membuat para pedagang ini jera. Jika digusur tidak lama kemudian para pedagang tersebut kembali berjualan di tempat semula. Kondisi ini membutuhkan ketegasan Pemerintah dalam menertibkan pedagang kaki lima namun juga perlu adanya kesadaran dari para pedagang itu sendiri untuk tidak berjualan di tepi jalan karena dapat mengakibatkan kepadatan lalu lintas akibat kegiatan dari proses jual beli pedagang kaki lima dengan pembeli.

Kejadian yang tidak terduga bahkan yang tidak diharapkan di jalan raya seperti kecelakaan kendaraan bermotor dapat menghambat kelancaran arus lalu

---

<sup>46</sup> Wawancara dengan Pak Djoko Woro Santoso , tukang ojek online di warung angkringan pada tanggal 23 Mei 2018.

lintas. Kecelakaan yang terjadi membuat pengendara memperlambat lajunya untuk melihat karena rasa penasaran. Padahal hal tersebut dapat membuat terjadinya kemacetan yang lebih parah. Kejadian serupa seperti kendaraan yang mogok di tengah jalan dengan sendirinya dapat menghambat kelancaran arus lalu lintas. Terjadinya banjir yang terjadi secara tiba-tiba di saat musim penghujan juga dapat mengakibatkan kemacetan, karena secara otomatis semua pengendara harus meperlambat laju kendaraannya.

**Gambar 5.4.**  
**Ketidak-tertiban Masyarakat Dalam Berkendara**



Sumber: Dokumentasi peneliti 23 Juli 2018

Gambar diatas adalah sebagian kecil contoh kondisi dimana tidak teraturnya masyarakat saat berkendara. Kejadian tersebut didokumentasikan oleh peneliti di persimpangan Jl. Jambangan Kota Surabaya. Pengambilan gambar dilakukan sore hari pada saat jam pulang kantor. Kondisi disaat padatnya volume kendaraan yang ada di jalan ditambah para pengendara yang saling serobot menyebabkan kesemrawutan. Tidak sedikit keadaan seperti itu dapat

menimbulkan gesekan antar pengendara. Faktor lelah dan ingin segera sampai di rumah membuat para pengendara saling mendahului dan tidak ada yang mau mengalah. Terkadang kondisi seperti itu tidak ada petugas kepolisian atau dishub yang ikut mengatur arus lalu lintas yang membuat keadaan semakin tidak kondusif. Hal-hal tersebutlah yang membuat kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya terus terjadi dan tidak menutup kemungkinan akan menjadi semakin parah.

## **5.2. Alur dan Komunikasi Dalam Menentukan Kebijakan**

Setiap menentukan sebuah kebijakan tentunya pasti melewati sebuah proses maupun alur yang harus dilalui. Dalam konteks pemerintahan tentunya kebijakan publik menjadi instrument penting yang dapat menggambarkan secara nyata hubungan antara pemerintah dengan masyarakat. Agar pembangunan, pelayanan dan segala proses penyelenggaraan sebuah pemerintahan dapat berjalan dengan baik maka kebijakan publik merupakan titik awal (*strating point*) untuk memulai segala kegiatan-kegiatan maupun program-program yang akan dilaksanakan oleh pemerintah, masyarakat, maupun swasta.<sup>47</sup>

### **5.2.a. Kebijakan Mikro dan Makro**

Kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya dengan kondisi kepadatan yang terus meningkat tentunya memerlukan sebuah penanganan yang tepat dan melibatkan banyak pihak. Dalam merumuskan hingga membentuk sebuah kebijakan pasti melewati sebuah proses maupun alur dalam membuatnya. Demi mencapai kebijakan yang baik maka diperlukan komunikasi dan kerjasama yang

<sup>47</sup> Mulyadi, Deddy (2015). *Studi Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik..* Bandung: Alfabeta. Hlm 1.



baik dengan berbagai pihak terkait. Kebijakan Publik dapat diartikan adalah sebuah proses formulasi, implementasi dan evaluasi kebijakan yang berkesinambungan dan saling terkait, yang dilakukan oleh pemerintah dengan stakeholder dalam mengatur, mengelola dan menyelesaikan berbagai urusan publik, masalah publik dan sumber daya yang ada untuk kemaslahatan publik.<sup>48</sup>

Sesuai tugas, pokok dan fungsi nya Dinas Perhubungan Kota Surabaya memiliki wewenang untuk melakukan sebuah perumusan kebijakan hingga pelaksana kebijakan.<sup>49</sup> Sesuai yang dikatakan oleh Bapak Reza:

*“Kalau penentuan kebijakan itu sebenarnya kalau tingkatnya masih dalam tahap internal ya masih kebijakan tersebut dari perencanaan bidang naik ke kepala seksi ke kepala bidang lalu di bawa ke kepala dinas jadi disitu pak kepala dinas akan menentukan langkah kebijakannya seperti apa. Tapi kalau kebijakan itu bersifat makro, bersifat besar atau istilahnya satu kota memang bukan kewenangan kepala dinas lagi tapi juga meminta pertimbangan ke asisten sama Ibu Wali Kota jadi memang semua kebijakan di Kota Surabaya itu terpusat ke Wali Kota Surabaya. Sebelum itu ya memang dari awal itu bahwa perencanaan, kepala seksi, kepala bidang, kepala dinas masuk ke asisten dua ke pak sekda baru ke bu wali. Jadi bu wali yang benar-bener kita ciptakan suatu arah kebijakan itu kita sodorkan ke bu wali itu sudah matang. Intinya kalau misalnya kebijakan A dan B ya bu wali hanya tinggal memilih jadi bu wali tidak, istilahnya begini tidak gamang menentukan kebijakan.”<sup>50</sup>*

Sebagai kepala daerah tentunya memiliki jajaran instansi yang dapat membantu dan mempermudah tugasnya. Untuk permasalahan kemacetan lalu lintas merupakan wilayah dari Dinas Perhubungan sebagai pelaksana.

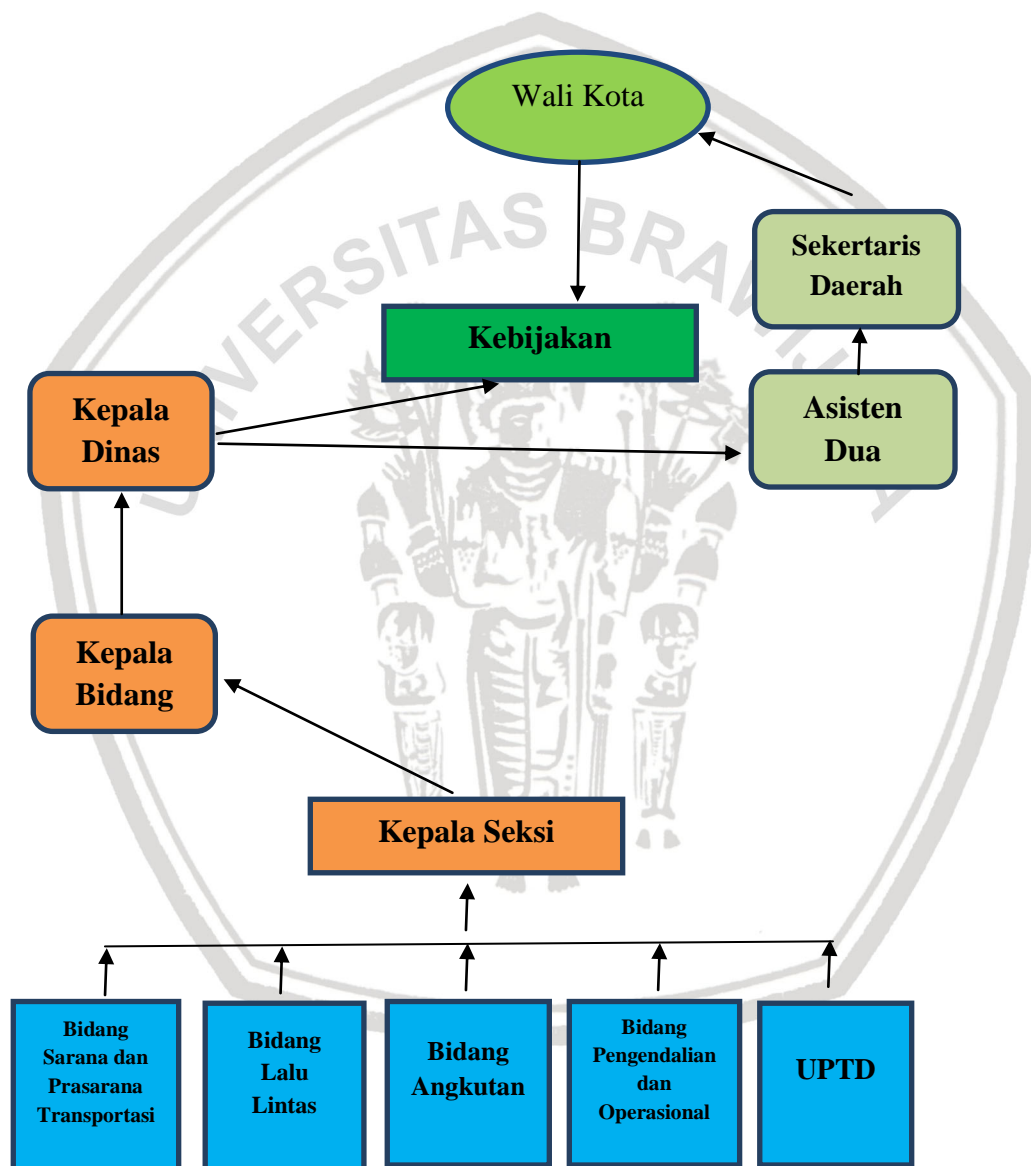
<sup>48</sup> Ibid.Hlm 3.

<sup>49</sup> Silahkan dilihat Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 60 tahun 2016 tentang “Kedudukan, Susunan Organisasi, Uraian Tugas, dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Surabaya” Bab III Pasal 4.

<sup>50</sup> Wawancara dengan Bapak Reza Adah Kurniawan Kepala Unit Suroboyo Bus di Kantor Suroboyo Bus pada tanggal 25 Juli 2018.

Karena sebagai pemimpin daerah memiliki tugas yang besar sehingga membutuhkan partner kerja.

**Gambar 5.5.**  
**Alur Menentukan Kebijakan**



Sumber: Diolah Peneliti

Sesuai pernyataan dan bagan di atas bahwa alur dibagi menjadi dua yaitu kebijakan mikro dan makro. Yang pertama penentuan kebijakan berawal dari



setiap bidang-bidang terkait membuat sebuah kajian lalu dilaporkan kepada kepala seksi sebelum di bawa kepada kepala bidang masing-masing. Setelah sampai di kepala bidang maka dibawa ke Kepala Dinas Perhubungan, disitulah bagaimana arah kebijakan dapat di tentukan. Langkah itu jika kebijakan tersebut bersifat mikro atau lingkup internal, namun dalam kebijakan yang dapat berpengaruh secara keseluruhan atau bersifat makro maka alur itu bertambah. Yang awalnya hanya samapai ke Kepala Dinas Perhubungan untuk menentukan arah kebijakan hal ini harus di laporkan kepada asisten dua lalu ke Sekertaris Daerah sebelum diserahkan kepada Wali Kota. Maka penentuan arah kebijakan yang berhak adalah Wali Kota, karena hasil dari kebijakan tersebut mempengaruhi Kota secara keseluruhan. Seperti menentukan durasi *traffic light* itu dapat dilakukan oleh internal dinas perhubungan, namun jika kebijakan seperti angkutan massal tentunya itu harus mendapat persetujuan dari Wali Kota karena kebijakan tersebut dapat mempengaruhi citra Kota Surabaya.

#### **5.2.b. Kerjasama Antar Stakeholders**

Untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya membutuhkan kerja sama dari banyak pihak. Karena permasalahan kemacetan ini sudah menjadi masalah bersama yang harus diselesaikan. Kondisi lalu lintas yang tidak lancar membuat aktifitas masyarakat yang menuntut untuk terus bergerak jadi terhambat. Dinas Perhubungan yang mengemban tugas untuk menangani permasalahan kemacetan harus berkoordinasi dengan beberapa instansi maupun pemerintah daerah sekitar Kota Surabaya. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Tomi:

*“Ya memang kalau kita ngomong jalan ngomong lalu lintas itu bukan hanya Dinas Perhubungan saja yang mempunyai kewenangan. Di undang-undang 22 itu ada tujuh stakeholders, kalau gak salah tujuh. Satu Kepolisian, dua Dinas Perhubungan, tiga PU Bina Marga, empat Dinas Kominfo, kelima itu Dinas Lingkungan Hidup kalau gak salah, kemudian keenam ini kementerian apa itu dan tujuh apa. Jadi di Surabaya ini kalau ngomong skala Pemerintah Kota berarti tidak semuanya mencakup, lebih kecil dari pada pekerjaannya pusat, pusat lebih besar. Kalau ditingkat Kota ini pada waktu pembahasan apapun seperti buka simpang dan lain sebagainya instansi-instansi ini menjadi pertimbangan kami. Contoh saat pembahasan andalalin, andalalin ini waktu didepannya Royal contoh ya contoh kasus di Royal ini kan ada pohon banyak kalau kita hanya memeperhatikan lalu lintas saja tidak mementingkan lingkungan hidup seperti pohon ini akan menjadi masalah juga. Di salah satu sisi pohon adalah sandaran hidup kita, kita bisa hidup sekarang, bisa ngobrol sekarang ini juga karena pohon. Oksigen kemudian wilayah resapan banjir juga karena pohon. Artinya pohon begitu penting juga. Andaikata pada waktu penambahan didepannya ada pohon kita harus menggeser aksesnya dari pada pohonnya. Jadi pohon menjadi prioritas utama kita. Ini salah satu contoh kasus yang mana stakeholder ini mempunyai cara pandang sendiri-sendiri. Tapi dengan adanya mediasi koordinasi kemudian rapat bersama kita simpulkan bahwasanya lalulintas itu betul-betul prioritas utama. Selama ini tidak ada masalah dengan stakeholder lainnya.”<sup>51</sup>*

Setiap instansi memiliki tugas masing-masing, koordinasi yang baik tentunya sangat di perlukan untuk mengatasi kemacetan yang terjadi. Pernyataan yang tidak jauh berbeda juga diungkapkan oleh Kompol Yhogi, bahwa:

*“Kita itu sama Dishub saling melengkapi hampir setiap periode waktu kita lakukan penelitian bersama mungkin ada juga masukan dari Polisi ada masukan juga dari Dishub tentang perekayasa lalu lintas. Oh Pak disini ini sudah mulai macet perempatan ini meskipun perempatan kecil, oke kita berikan traffic light biar masyarakat bergantian untuk menyebrang, kadang kalau tidak ada traffic light yaudah bisa semrawut disitu kan yang duluan-duluan nanti akhirnya apa ngunci semuanya disini gak bisa lewat disini juga gak bisa lewat*

<sup>51</sup> Wawancara dengan Pak Tomi Firman, Manajemen Lalu Lintas Di Bidang Lalu Lintas di Kantor Dishub Kota Surabaya pada tanggal 28 Juni 2018.

sana gak bisa lewat. Mangkannya oke kita berikan traffic light disana berikan lampu merah beberapa titik yang belum ada traffic light ini sudah kita berikan. Kalau Dinas Perhubungan itu dia merupakan pengembang fungsi lalu lintas yang dia tugasnya itu berkordinasi dengan kita Polisi lalu lintas dalam hal penyediaan misalnya penyediaan rambu, penyediaan lampu merah, marka, perlengkapan jalan itu domainnya Dishub. Pak ini gak ada lampu merahnya Pak sampeyan ngmng sama Polisi harus ada rambu disini oh ya nanti akan saya sampaikan ke Dishub. Itu jadi kita menyampaikan ke Dishub, disitu tolong diberikan rambu sudah tepat untuk diberikan rambu. Dishub juga begitu Pak ini kok saya lihat macetnya kita kasi rambu aja yang boleh lewat sini hanya roda dua roda empat gak boleh lewat sini oh ya oke pasang, itu juga upaya untuk mengurai kemacetan. Terus pengawalan, pengawalan ini terhadap obyek-obyek yang kita anggap VVIP misalnya Presiden, Menteri, dengan kondisi macet yang begini tentunya akan mempengaruhi kegiatan dari pada kegiatan penting dari pada obyek tadi mangkannya kita lakukan pengawalan. Yang boleh mengawal harusnya cuma Polisi gak boleh ada instansi lain yang boleh mengawal karena apa? Karena ketika semua instansi ini boleh mengawal, masyarakat kembali akan psikologis mulai tidak akan percaya. Wah ini dikawal ini bener nggak ini penting nggak masyarakat juga ogah-ogahan untuk berikan jalan yang dikawal. Tapi kalau sekarang sudah kita tertibkan, Dishub dilarang untuk mengawal. TNI sebenarnya tidak boleh mengawal TNI gak ada kewenangan untuk mengawal. Mereka sebenarnya untuk pengawalan harus meminta ke kita, kita akan membantu untuk pengawalan mungkin Panglima. Jadi untuk pengawalan sesuai undang-undang itu Polisi hanya Polisi.<sup>52</sup>

Pernyataan yang sama juga disampaikan oleh Bapak Reza selaku kepala

unit Suroboyo Bus kepada peneliti:

“Kalau kita koordinasi yang pertama kita koordinasi resmi surat menyurat administrasi resmi ketika ada simpang yang kita buka harus istilahnya harus nambah aspal jalan atau apa kita koordinasikan dengan PU Cipta Karya kalau misal dengan taman kita juga surati. Ketika kita ada kebijakan Bu Wali minta simpang ini dibuka medianya perlu dibongkar ya kita surati ke pihak terkait bawasanya sesuai intruksi Bu Wali Kota diperlukan untuk pembongkaran. Kita tetep

<sup>52</sup> Wawancara dengan Pak Djoko Woro Santoso, tukang ojek online di warung angkringan pada tanggal 23 Mei 2018.

*koordinasi selain kita koordinasi lewat HT kita koordinasi lewat surat resmi.*<sup>53</sup>

Dari ketiga pernyataan diatas menunjukkan bahwa koordinasi untuk menangani permasalahan kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya selalu dilakukan oleh para *stakeholders*. Mengerjakan sesuai tugas, pokok dan fungsi masing-masing namun tetap saling berkomunikasi dengan setiap pemangku kebijakan agar tidak menimbulkan sebuah *miscommunication*. Kemacetan lalu lintas merupakan permasalahan bersama, tidak dapat diatasi atau diselelseikan oleh hanya satu pihak. Karena urusan kemacetan ini melibatkan berbagai aspek lain yang harus dipertimbangkan juga seperti lingkungan hidup, penambahan jalan baru, penegak hukum, penertiban dan sebagainya. Untuk mengatasi kemacetan yang terjadi dibutuhkan formulasi yang tepat dan membutuhkan masukan maupun pertimbangan dari berbagai pihak. Koordinasi terus dilakukan untuk dapat menemukan solusi mengatasi kemacetan lalu lintas yang makin parah di Kota Surabaya.

### **5.3. Strategi Pemerintah Dalam Mengatasi Traffic Jam Di Kota Surabaya**

Berbagai upaya telah dilakukan oleh Pemerintah untuk membuat Kota Surabaya terbebas dari permasalahan yang juga dialami oleh banyak daerah yaitu kemacetan lalu lintas. Untuk mengatasi kemacetan memerlukan perencanaan yang panjang dan berkelanjutan, karena permasalahan ini akan terus membayangi setiap kemajuan pembangunan daerah.

---

<sup>53</sup> Wawancara dengan Bapak Reza Adah Kurniawan Kepala Unit Suroboyo Bus di Kantor Suroboyo Bus pada tanggal 25 Juli 2018.



Pemerintah terus berusaha mencari solusi untuk membuat masyarakat Surabaya dapat beraktifitas dengan lancar yang mengharuskan mobilisasi yang cepat agar roda ekonomi dan kegiatan lainnya tidak terhambat oleh tersendatnya arus lalu lintas. Dalam hal ini dari berbagai wawancara dan melihat kondisi realita di lapangan dapat menganalisa strategi Pemerintah dalam mengatasi kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya.

Hal ini sesuai dengan fungsi dari Pemerintah untuk memberikan solusi terhadap permasalahan yang membuat Kota Surabaya dapat terbebas dari kemacetan lalu lintas dan membuat masyarakat bisa beraktifitas dengan lancar.

#### **5.3.a. Roads Development**

Kemacetan lalu lintas menjadi rutinitas yang harus dihadapi oleh warga Surabaya setiap harinya. Mobilisasi pergerakan masyarakat yang terjadi secara bersamaan dan terjadi terus menerus membuat kondisi jalan menjadi penuh dengan kendaraan. Kondisi ini juga disadari oleh Pemerintah Kota Surabaya bahwa kapasitas jalan tidak sanggup untuk menahan gempuran kendaraan yang ada.

Pertumbuhan jumlah kendaraan yang terus meningkat memaksa Pemerintah untuk terus mencari solusi dari jumlah kendaraan yang semakin tidak dapat terbendung. Pergerakan barang dan jasa sebagai roda ekonomi tentunya membutuhkan efisiensi waktu. Jika dalam pergerakannya mengalami hambatan pasti dapat merugikan masyarakat itu sendiri.

Pemerintah terus mencari solusi untuk dapat mengatasi kemacetan lalu lintas yang berdampak buruk pada pengguna jalan. Dengan terus bertumbuhnya

jumlah kendaraan membuat Pemerintah memberikan solusi, salah satunya dengan menambah kapasitas jalan. Hal ini juga diungkapkan oleh Bapak Tomi, bahwa:

*“Di Surabaya ini mempunyai program mengembangkan kapasitas jalan contoh kalau mas mengikuti jalan frontage A. Yani ini masuk kota. Dulu waktu jalan utama A. Yani visi rasio atau volume per kapasitas itu sudah mencapai 2 atau 1,5 artinya sudah padet tidak bisa dikendalikan. Langkah dari pemerintah kota apa yaitu membuat frontage, frontage barat dan frontage timur. Alhamdulillah sama pemerintah daerah kemudian dari Provinsi dari kepolisian dan sebagainya membantu kita, terjadilah hasil yang baik yaitu membuat frontage. Dari yang awal visi rasio 1,5 sampai dengan 2 itu bisa berkurang menjadi 0,4”<sup>54</sup>*

Pernyataan diatas menggambarkan bahwa Pemerintah daerah sudah berupaya untuk mengatasi kemacetan lalu lintas dengan memiliki program pengembangan kapasitas jalan. Tentunya pengembangan jalan ini butuh proses dan tahap. Karena untuk pengembangan jalan membutuhkan dana yang cukup besar.

Pengembangan jalan di tengah kota seperti *frontage* A. Yani terdapat proses yang cukup panjang. Karena dahulunya sepanjang jalan yang sekarang sudah menjadi *fontage* barat dan timur itu lahannya dihuni oleh rumah- rumah warga dan ada beberapa mall dan kantor instansi Negara. Pemerintah mau tidak mau harus membeli lahan tersebut bahkan terjadi beberapa gesekan dengan pemilik lahan karena tidak mau melepas lahannya atau kurangnya ganti rugi yang diberikan oleh Pemerintah. Namun usaha Pemerintah untuk mendapatkan lahan tersebut dengan pendekatan yang baik kepada pemilik lahan akhirnya usaha untuk pengembangan jalan

<sup>54</sup> Wawancara dengan Pak Tomi Firman, Manajemen Lalu Lintas Di Bidang Lalu Lintas di Kantor Dishub Kota Surabaya pada tanggal 28 Juni 2018.



membuahkan hasil. Jika pembaca akan masuk ke dalam Kota Surabaya melalui jalur darat dan melewati sisi selatan maka akan melihat dan melewati jalan baru yang di kembangkan oleh Pemerintah.

Pengembangan jalan merupakan tujuan Pemerintah untuk menambah kapasitas jalan. Hal ini diperuntukkan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh tingginya volume kendaraan. Sesuai pernyataan diatas cara ini cukup ampuh dan dapat mengurangi kepadatan lalu lintas yang terjadi.

**Gambar 5.6.**  
**Rencana Pembangunan Jalan Kota Surabaya**

AKSES	No.	PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN	RENCANA PENTAHAPAN PENGEMBANGAN				SUMBER DANA			
			2010-2014	2015-2019	2020-2024	2025-2029	APBN	APBD Prov	APBD Kota	Swasta
Selatan - Utara	1	Pembangunan Jalan Tol Lingkar Timur Luar								✓
	2	Pembangunan Jalan Lingkar Timur Tengah (MERR)					✓		✓	
	3	Peningkatan Jalan Kali Rungkut-Tropodo							✓	
	4	Pembangunan Jalan A. Yani (jalur samping/frontage road)							✓	
	5	Peningkatan Jalan Tol Waru-Perak								✓
	6	Peningkatan Jalan Mastrip-Gunungsari					✓			
	7	Pembangunan Jalan Lingkar Barat Tengah							✓	
	8	Pembangunan Jalan Lingkar Barat Luar					✓	✓	✓	
	9	Peningkatan Jalan Nginden-Menur-Karang Menjangan-Kedung Sroko-Pacar Keling-Bronggalan-Putro Agung-Kenjeran							✓	
	10	Peningkatan Jalan Akses Jembatan Suramadu-Kedung Cowek					✓			
	11	Pembangunan Jalan Benowo-Stadion-Romokalisari					✓			
Timur-Barat	1	Peningkatan Jalan Kenjeran-Sidorame-Iskandar Muda-Hang Tuah-Sarwojalo-Sisingamangaraja-Perak-Gresik-Kalianak-Greges-Tambak Oso Wilangun					✓			
	2	Peningkatan Jalan Tol Dupak-Gresik								✓
	3	Peningkatan Jalan ITS-Kertajaya-Sulawesi-Pandegiling-Banyuwir-Tandes-Benowo							✓	
	4	Peningkatan Jalan Wonorejo-Kedung Baruk-Panjang Jiwo-Jagir-Adityawarman-Mayjen Sungkono-HR Muhammad-Darmo Boulevard-Pradah-Citraland							✓	
	5	Peningkatan Jalan Medokan Ayu-Rungkut Madya-Rungkut Industri-Kendangsari-Jemur Andayani-Gayungsan-Mastrip-Wiyung							✓	
	6	Pembangunan Jalan Tol Juanda Waru-Tol Surabaya Mojokerto								✓
	7	Pembangunan Jalan Dharmahusada-Lingkar Timur Tengah							✓	
	8	Pembangunan Jalan Stadion-Lingkar Barat Luar							✓	
	9	Pembangunan Jalan RSUD Sby Barat-Lingkar Barat Luar							✓	

Sumber: Surabaya *Public Space* dan *City Masterplane*

Pengembangan jalan dilakukan hampir diseluruh wilayah Surabaya. Sesuai gambar diatas rencana Pemerintah Kota Surabaya mengembangkan

jalan dari Surabaya Selatan ke Utara dan Surabaya Timur ke Barat. Semua pengerjaan tersebut dilakukan secara bertahap dan nantinya semua wilayah di Kota Surabaya mengalami penambahan kapasitas jalan. Tentunya ini membutuhkan komitmen Pemerintah juga untuk dapat merealisasikan rencana yang telah dibuat.

Untuk mengatasi kepadatan lalu lintas yang terjadi Pemerintah juga memasang *box culvert* seperti yang diungkapkan oleh Pak Tomi:

*“Sekarang ada lagi bukan hanya frontage ada lagi penambahan kapasitas yaitu memasang box culvert seperti di Banyu Urip sampai dimana barat ya sampe dengan Benowo itu juga menambah kapasitas artinya apa kalau kita hanya mengandalkan jalan esestingnya Banyu Urip tidak bisa, itu salah satunya.”<sup>55</sup>*

**Gambar 5.7.**  
**Pemasangan Box Culvert**



Sumber: detik.com

Hanya mengandalkan jalan utama disadari oleh Pemerintah bahwa tidak akan sanggup untuk menampung jumlah kendaraan yang melintas.

<sup>55</sup> Wawancara dengan Pak Tomi Firman, Manajemen Lalu Lintas Di Bidang Lalu Lintas di Kantor Dishub Kota Surabaya pada tanggal 28 Juni 2018.

Penambahan *box culvert* ini bertujuan untuk menambah jumlah kapasitas yang ada sebagai langkah Pemerintah untuk mengatasi kemacetan lalu lintas. Box culvert tidak hanya untuk menambah jumlah kapasitas jalan, tetapi dapat berfungsi sebagai mencegah banjir karena air yang berada di jalan dapat masuk kedalam gorong-gorong. Gambar diatas adalah pemasangan *box culvert* di jalan Jemursari. Di wilayah tersebut selalu mengalami kemacetan lalu lintas. Dengan pemasangan *box culvert* diatas sungai tersebut diharapkan bias menambah volume kapasitas jalan dan dapat mengurangi kepadatan di jalan tersebut.

Upaya Pemerintah ini dengan menambah kapasitas jalan tentunya hanya akan mengatasi kemacetan lalu lintas secara sesaat. Tanpa ada solusi lain maka penambahan jalan tersebut akan kembali tidak sanggup menahan derasnya jumlah kendaraan, melihat bahwa kendaraan pribadi terus meningkat setiap harinya.

### **5.3.b. *Control Of Illegal Parking***

Terjadinya kepadatan lalu lintas disebabkan berbagai hal, salah satunya adalah minimnya lahan parkir. Faktor ini memaksa pengguna jalan yang akan berhenti untuk parkir pun harus menaruh kendaraannya disegala tempat bahkan sampai memakan bahu jalan. Dan parkir sembarangan ini juga diikuti banyak pengguna jalan lain karena tidak tahu harus memarkirkan kendaraannya dimana akibat minimnya lahan parkir.



Banyaknya beralihnya izin bangunan yang awalnya hanya dibuat hunian menjadi tempat usaha juga sangat mempengaruhi. Tidak sedikit pula tempat-tempat usaha yang tidak memiliki lahan parkir yang luas, jadi ketika tempat itu ramai oleh pengunjung mengakibatkan kendaraan tersebut parkir di bahu jalan. Tidak dapat dipungkiri bahwa parkir yang memakan bahu jalan ini dapat menghambat laju kendaraan dan membuat arus lalu lintas menjadi padat karena sebagian jalan yang seharusnya dapat dilalui menjadi terhambat karena adanya kendaraan yang parkir.

Kepadatan lalu lintas yang diakibatkan oleh parkir bahu jalan dan parkir sembarangan ini disadari oleh Pemerintah. Maka dari itu terbitlah sebuah peraturan daerah yang mengatur tentang parkir. Dan peraturan daerah tersebut tertuang dalam *“Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran Di Kota Surabaya.”*

Dalam perda tersebut mencatumkan tata tertib parkir yang harus di taati oleh pengguna parkir yaitu:<sup>56</sup>

1. Setiap orang dilarang parkir di tempat yang tidak diperuntukkan untuk parkir.
2. Setiap orang dilarang menempatkan kendaraan yang dapat mengurangi atau merintangi kebebasan kendaraan-kendaraan yang akan keluar atau masuk tempat parkir dan/ atau dapat menyebabkan terganggunya kelancaran lalu lintas.

---

<sup>56</sup> Peraturan Daerah Kota Surabaya nomor 3 tahun 2018 Tentang *“Penyelenggaraan Perparkiran Di Kota Surabaya”* Bab IX Pasal 24.

3. Setiap pengguna jasa parkir wajib:

- a. membayar retribusi/ sewa parkir sesuai ketentuan yang berlaku;
- b. meminta karcis parkir pada saat menggunakan jasa layanan Tempat Parkir.

Dalam tata tertib yang tercantum pada perda tersebut sudah sangat jelas bahwa ada larangan bagi para pemilik kendaraan untuk tidak parkir di tempat yang tidak diperuntukkan sebagai tempat parkir..Parkir di bahu jalan merupakan pelanggaran yang sudah sangat jelas karena dapat membatasi kebebasan kendaraan yang melintas dan sangat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas.Namun pada kenyataan di lapangan masih banyak sekali para pengguna kendaraan yang menaruh kendaraannya di sembarang tempat.Rambu- rambu dilarang parkir banyak terpasang di Kota Surabaya namun masih banyak sekali pengguna kendaraan bermotor yang tidak memperdulikan rambu-rambu tersebut dan masih tetap parkir di tempat yang sudah jelas ada larangan untuk parkir.<sup>57</sup>

Semakin banyaknya pemilik kendaraan yang tidak tertib dan selalu melanggar peraturan larangan parkir yang menyebabkan tersendatnya arus lalu lintas membuat Pemerintah memberikan sanksi tegas bagi pelanggar, yaitu;<sup>58</sup>

1. Setiap orang yang melanggar ketentuan Pasal 24 dikenakan sanksi administratif berupa tindakan:
  - a. penguncian ban kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor;

<sup>57</sup> Silahkan dilihat pada gambar 5.3 hal 62.

<sup>58</sup> Peraturan Daerah Kota Surabaya nomor 3 tahun 2018 Tentang “*Penyelenggaraan Perparkiran Di Kota Surabaya*”Bab XIV Pasal 35.

- b. pemindahan kendaraan;
  - c. pengurangan angin roda kendaraan; dan/ atau
  - d. pencabutan pentil ban kendaraan.
2. Pemindahan kendaraan sebagaimana dimaksud pad ayat (1) huruf b dilakukan dengan cara penderekan ke fasilitas parkir yang sudah ditetapkan dan/atau ke tempat penyimpanan kendaraan bermotor yang disediakan oleh Pemerintah Daerah.
  3. Dalam melakukan pemindahan kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, Dinas tidak bertanggungjawab atas kelengkapan dan keutuhan kendaraan beserta muatannya.

Sanksi yang diberikan tidak hanya berupa tindakan namun juga denda administratif yaitu;<sup>59</sup>

1. Selain penindakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (1), dapat dilakukan penindakan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
2. Terhadap pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (1) huruf a dan huruf b, pemilik kendaraan dikenakan denda paling banyak Rp.500.000,- (lima ratus ribu rupiah).
3. Terhadap pemilik kendaraan yang tidak segera mengambil kendaraan pada hari itu ditempat penyimpanan kendaraan yang disediakan oleh Pemerintah Daerah dikenakan denda:

<sup>59</sup> Peraturan Daerah Kota Surabaya nomor 3 tahun 2018 Tentang “Penyelenggaraan Perparkiran Di Kota Surabaya” Bab XIV Pasal 36.



- a. Rp.500.000,- (lima ratus ribu rupiah) per hari sampai paling banyak Rp. 2.500.000,- (dua juta lima ratus ribu rupiah) untuk kendaraan bermotor pribadi beroda 4 (empat); dan
  - b. Rp. 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah) per hari sampai paling banyak Rp. 750.000,- (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah) untuk kendaraan bermotor pribadi beroda 2 (dua).
4. Apabila dalam jangka waktu yang ditentukan paling lama 6 (enam) hari kerja Pemerintah Daerah tidak bertanggung jawab atas kehilangan dan kerusakan kendaraan.

Peraturan yang diberikan oleh Pemerintah sudah sangat tegas. Jika ada yang melanggar maka kendaraan tersebut diberi tindakan berupa penguncian roda bahkan kendaraan tersebut dapat dipindahkan. Pemberian denda pun cukup tinggi bagi yang melanggar hingga mencapai lima ratus ribu rupiah (Rp. 500.000), tentunya ini nominal yang cukup tinggi bagi pelanggar tata tertib parkir. Dengan ketegasan Pemerintah tersebut di harapkan semua masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi bias lebih tertib dan menaati peraturan-peraturan yang ada sehingga kemacetan lalu lintas yang ada dapat berkurang di Kota Surabaya. Parkir sembarangan yang sampai memakan bahu jalan tersebut cukup mengganggu arus lalu lintas.

**Gambar 5.8.**  
**Penguncian Roda Kendaraan**



Sumber: Akun Instagram Resmi Dinas Perhubungan.

Gambar diatas merupakan salah satu implementasi perda yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Tindakan tegas bagi pelanggar yang membuat lalu lintas menjadi macet. Namun peraturan ini hanya sebagai punishment bagi pelanggar, diharapkan Pemerintah juga memberikan solusi untuk minimnya lahan parkir yang ada di Kota Surabaya. Menyediakan lahan-lahan parkir atau membuat gedung khusus untuk parkir umum dapat menjadi solusi yang diberikan. Sehingga pemilik kendaraan tidak kebingungan saat akan parkir.

### **5.3.c. Smart Transportation**

Kemacetan lalu lintas terjadi secara merata hampir di seluruh wilayah Kota Surabaya. Permasalahan ini sangat mengganggu warga untuk beraktifitas dengan lancar. Kondisi jalan raya yang padat dan terdapat berbagai hal penyebab membuat kemacetan lalu lintas di Surabaya makin parah.

Tingkat kesadaran pengguna jalan untuk menaati pertaturan-peraturan yang telah dibuat juga masih kurang. Pemerintah Daerah terus mencari solusi untuk mengatasi kemacetan yang tiap hari harus dihadapi oleh masyarakat. Usaha Pemerintah untuk dapat membebaskan Kota Surabaya dari kemacetan terus dilakukan dengan memiliki program mengembangkan transportasi massal seperti yang disampaikan oleh Pak Tomi:

*“Ada rencana Pemerintah Kota kedepan yaitu membuat AMC Angkutan Massal Cepat. Angkutan Massal Cepat ini menjadi prioritas Bu Wali dalam mengembangkan transportasi di perkotaan. Proyek yang mega proyek yang besar ini sia-sia juga kalau tidak didukung oleh pengumpan. Jadi ada istilah di kami ada trayek utama yaitu ada monorel dan sebagainya tapi tidak ditunjang oleh faktor pengumpan yang dari kampung-kampung kecil menuju trayek utama itu juga diperbaharui. Tapi yang sekarang ini sudah berjalan adalah Suroboyo Bus. Lah itu nanti akan mendukung mega proyek monorel juga. Salah satu sisi kita tidak bisa menghilangkan pertumbuhan kendaraan, di sisi lain harus memperhatikan transportasi kita bagaimana cara merubah pola pikir dari orang yang mengkonsumsi kendaraan pribadi menuju transportasi umum.”<sup>60</sup>*

Pernyataan yang sama juga di sampaikan oleh Bapak Reza selaku kepala unit Suroboyo Bus:

*“Kalau kita sekarang ini strategi mengatasi kemacetan mangkannya kita di Surabaya ini ada Suroboyo Bus itu mau kita lihatkan kepada seluruh stakeholder atau operator angkutan umum bawahsanya inilah solusi kemacetan itu pelayanan yang minimal seperti ini mulai dari sisi kenyamanan, keamanan, level time semua. Jadi semua harus terjadwal. Walaupun di Surabaya ini tidak bias seperti Jakarta paling tidak kita bisa mendekati waktu yang kita janjikan misalnya time table nya 20 menit jarak kendaraannya 20 menit setidaknya 30 sampai 20 menit harus ada. Jadi trust nya masyarakat kepada Suroboyo Bus itu nantinya ada. Jadi kita membangun trust supaya masyarakat itu berpindah ke angkutan umum awalnya disitu. Jadi kita bikin angkutan umum yang benar-*

<sup>60</sup> Wawancara dengan Pak Tomi Firman, Manajemen Lalu Lintas Di Bidang Lalu Lintas di Kantor Dishub Kota Surabaya pada tanggal 28 Juni 2018.

*benar jadwalnya itu bisa kita prediksi. Saiki wes enak ada Go Bus jadi di aplikasi Go Bus itu datangnya jam berapa, sampe mana, sekarang sudah tahu. Mangkannya sekarang masyarakat sudah kita kasih pilihan meskipun hanya satu rute mungkin nanti kita akan kembangan lagi untuk mengatasi kemacetan. Jadi supaya orang-orang nantinya itu cukup kendaraan di taruh Purabaya dia mau ke tengah kota dia naik Suroboyo Bus mangkannya kita mudahkan pembayarannya dengan sampah plastik, jadwalnya kita buat 20 menitan memang untuk menunjang itu. Jadi arah kebijakannya ya itu tadi memang solusinya kan memang hanya itu, solusinya kan memang di angkutan umum.<sup>61</sup>*

Sesuai dengan kedua pernyataan diatas bahwa Pemerintah Kota Surabaya sedang memiliki progam yaitu mengembangkan transportasi massal. Saat ini Pemerintah baru merealisasikan dengan Suroboyo Bus. Adanya angkutan massal ini memiliki tujuan untuk merubah pola pikir masyarakat yang awalnya menggunakan kendaraan pribadi beralih menggunakan angkutan umum. Solusi yang diberikan oleh Pemerintah ini diberikan jaminan bahwa angkutan massal tersebut nyaman, aman dan tepat waktu.

Penyediaan transportasi massal memang menjadi solusi yang sangat tepat, namun harus diimbangi dengan mudahnya masyarakat dapat menggunakan fasilitas tersebut. Seperti yang diungkapkan oleh Putri mahasiswi asal pulau Kalimantan yang kuliah disalah satu perguruan tinggi swasta di Surabaya, bahwa:

*“Ada Suroboyo Bus itu memang bagus mas itu bisa ngurangin macet. Tapi kan bus itu cuman adanya di tengah kota, lah saya ngekos nya di daerah Dukuh Kupang kampus saya juga daerah situ. Angkutan massal disitu ya cuma adanya bemo itu. Itupun ya gitu udah gak nyaman banget angkutannya belum klo berhenti nunggu penumpang itu lama banget. Ya mending saya naik kendaraan pribadi lebih efisien waktu”<sup>62</sup>*

<sup>61</sup> Wawancara dengan Bapak Reza Adah Kurniawan Kepala Unit Suroboyo Bus di Kantor Suroboyo Bus pada tanggal 25 Juli 2018.

<sup>62</sup> Wawancara dengan Putri, Mahasiswi di salah satu perguruan tinggi swasta di Kota Surabaya asal Kalimantan pada tanggal 5 September 2018.



Pernyataan diatas menunjukkan bahwa masih kurangnya transportasi umum yang dapat membuat masyarakat dapat beralih dari kendaraan pribadi lalu menggunakan transportasi massal. Masyarakat masih kesulitan mengakses dari tempat tinggal menuju transportasi massal yang disediakan oleh Pemerintah. Alangkah baiknya jika semua transportasi yang ada saling berhubungan dan mudah di akses.

Pemerintah sangat menyadari bahwa cara untuk mengatasi kemacetan lalu lintas hanya melalui transportasi massal. Namun untuk mewujudkan program tersebut membutuhkan proses yang cukup panjang. Untuk menyediakan transportasi yang nyaman, aman dan tepat waktu sesuai yang diinginkan oleh masyarakat tentunya butuh dana yang cukup besar dan untuk merubah kebiasaan orang yang awalnya naik kendaraan pribadi beralih menggunakan angkutan umum juga membutuhkan waktu dan kerja keras.

**Gambar 5.9.**  
**Suroboyobo Bus**



Sumber: Akun Instagram resmi Suroboyobo Bus.



Saat ini Surabaya masih memiliki 8 armada bus namun akan di tambah 10 armada. Suroboyo Bus saat ini menjadi icon baru Kota Surabaya. Angkutan massal ini juga di permudah dengan pembayarannya tidak menggunakan uang tunai, tapi untuk dapat naik Suroboyo Bus hanya dengan menukarkan botol plastik. Dengan harapan terciptanya angkutan umum yang murah dan terjangkau. Tranporatsi yang efisien dan efektif dapat menentukan keberhasilan perekonomian selain dapat membantu masyarakat untuk beraktifitas.<sup>63</sup>

Pemerintah terus mengembangkan transportasi massal untuk dapat membuat Kota Surabaya terhindar dari kemacetan lalu lintas yang makin parah. Ketika angkutan umum ini sudah bagus, nyaman, aman, bebas bau rokok, ramah untuk penyandang disabilitas dan untuk perempuan maka diharapkan masyarakat juga menggunakan dengan baik fasilitas yang telah diberikan oleh Pemerintah dengan lebih memilih transportasi massal dari pada kendaraan pribadi. Dengan terus adanya perbaikan fasilitas, pelayanan dan penambahan jumlah armada yang ada dan seluruh masyarakat mau beralih maka tidak menutup kemungkinan bahwa kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya dapat teratasi.

### **5.3.c. Publication**

Berbagai upaya Pemerintah Kota Surabaya telah dilakukan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang terjadi. Dari semua kebijakan yang telah dibuat tentunya implementasi kebijakan menjadi hal yang sangat penting dan krusial

---

<sup>63</sup> Rahardjo, Adisasmita. (2014), *Manajemen Pembangunan Transportasi*, Yogyakarta: Graha Ilmu. Hlm 1.

dalam proses kebijakan publik agar mempunyai dampak atau tujuan yang diinginkan.<sup>64</sup>

Agar kebijakan yang sudah dibuat dapat berjalan dengan baik maka yang harus dilakukan oleh Pemerintah adalah publikasi tentang kebijakan yang sudah dibuat. Masyarakat sebagai objek yang merasakan langsung dari dampak kebijakan yang telah dibuat oleh Pemkot sudah semestinya mengetahui sehingga semua saling berkesinambungan.

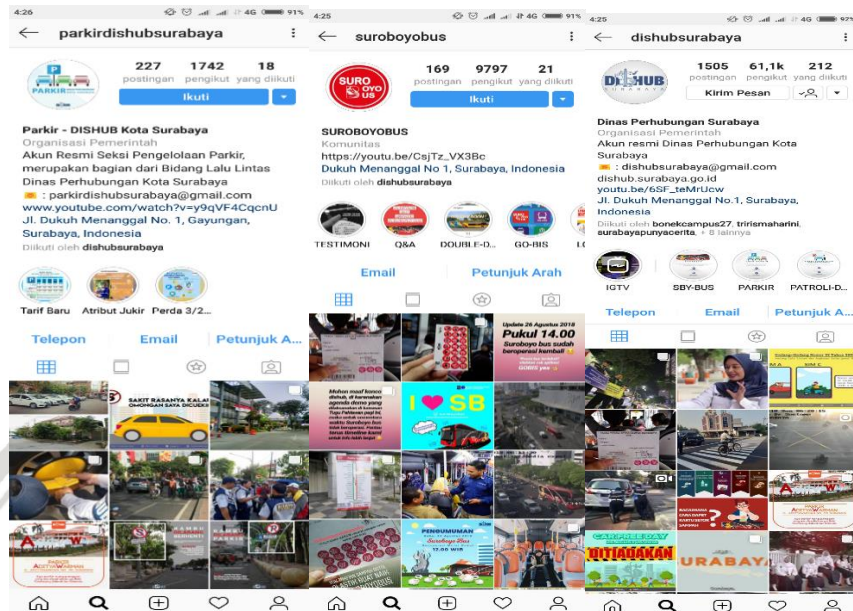
Di jaman milenial seperti saat ini media sosial menjadi pilihan yang tepat untuk mengkomunikasikan segala sesuatunya termasuk sebagai sarana mempublikasikan kebijakan yang telah dibuat oleh Pemerintah Kota Surabaya kepada masyarakat luas. *Instagram* merupakan salah satu media sosial yang dipilih oleh Pemkot untuk mensosialisasikan semua kebijakan yang berkaitan dengan mengatasi kemacetan di Kota Surabaya.

---

<sup>64</sup> Chazali, Situmorang. (2016), *Kebijakan Publik (Teori Analisis, Implementasi dan Evaluasi Kebijakan)*., Depok: Social Security Development Institute. Hlm 173.

Gambar 5.10.

## Media Sosial



Sumber: Dikelola oleh penulis 2018

Gambar diatas merupakan akun *instagram* resmi yang telah dibuat oleh Pemkot yang berhubungan dengan kondisi lalu lintas di Surabaya. Media ini dipilih karena dapat menjangkau berbagai kalangan terutama anak-anak muda. Akun resmi tersebut tidak hanya berguna sebagai publikasi kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah, namun juga berfungsi sebagai alat komunikasi antara Pemerintah dengan masyarakat dan sebaliknya.

Melalui akun *instagram* tersebut masyarakat dapat melaporkan kejadian-kejadian yang terjadi yang ditemukan di jalan kepada Pemerintah yang berhubungan dengan kemacetan lalu lintas. Namun media sosial tersebut juga menjadi alat Pemerintah untuk mengajak semua masrakat lebih tertib saat berkendara dan mematuhi segala aturan-aturan yang sudah berlaku. Dengan

adanya media sosial dapat mempermudah komunikasi antara Pemerintah dengan masyarakat dan dapat saling bekerjasama untuk mengatasi kemacetan lalu lintas.

Dengan kemajuan jaman yang serba teknologi Pemerintah Surabaya juga membuat sebuah aplikasi yang dapat diakses oleh semua masyarakat. *Surabaya Intelligent Transports System* merupakan gebrakan Pemerintah dalam masalah teknologi. Aplikasi tersebut adalah sebuah aplikasi yang terhubung dengan CCTV yang terpasang di beberapa *traffic light* di Surabaya. Aplikasi tersebut memiliki tujuan yaitu;<sup>65</sup>

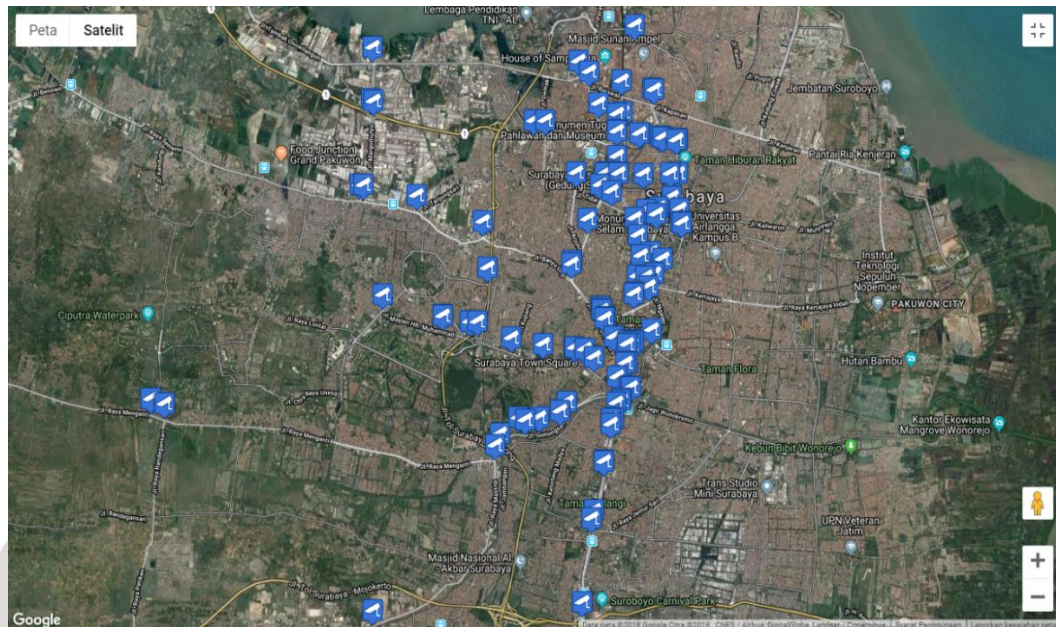
1. Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas, diantaranya dengan cara mencegah/mengurangi kecelakaan lalu lintas dan mengurangi kerusakan akibat kecelakaan.
2. Meningkatkan Kelancaran Lalu Lintas, diantaranya dengan cara mengoptimalkan siklus lampu lalu lintas baik secara otomatis maupun secara manual.
3. Menjaga kelestarian lingkungan dengan cara mengurangi polusi kendaraan akibat antrian kendaraan di ruas dan persimpangan. Dengan meningkatnya waktu tempuh dan berkurangnya waktu antrian dipersimpangan, diharapkan polusi kendaraan juga makin berkurang.

---

<sup>65</sup> Silahkan dilihat: <http://sits.dishub.surabaya.go.id> tentang SITS. Dilihat 27 Agustus 2018 pukul 14.23



**Gambar 5.11.**  
**Peta Persebaran CCTV**



Sumber: SITS Dishub Surabaya. Diakses pada 27 Agustus 2018 pukul 18.43

CCTV sudah terpasang hampir diseluruh wilayah Kota Surabaya. Selain membantu pihak Dinas Perhubungan dalam mengatur durasi waktu *traffic light* teknologi ini juga membantu pihak Kepolisian dalam urusan pengamanan di Kota Surabaya. Pemkot juga membuat sebuah aplikasi yang dapat di *download* oleh masyarakat melalui *smartphone*.



Gambar 5.12.  
Smart Way To Go



Sumber: Diolah oleh peneliti 27 Agustus 2018

Gambar diatas merupakan aplikasi yang dibuat dengan tujuan masyarakat bias memantau jalan-jalan bagian Surabaya mana yang mengalami kepadatan. Sehingga pengguna jalan dapat memilih akses jalan lain untuk menuju tempat yang menjadi tujuan. Sehingga dengan aplikasi tersebut dapat mengurangi kepadatan yang terjadi karena masyarakat dapat memilih jalan lain untuk menghindari kemacetan. Kemudahan ini diharapkan dapat dipergunakan dengan baik oleh semua masyarakat.

## BAB VI

### PENUTUP

#### 6.1. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dapat diambil kesimpulan bahwa kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya disebabkan oleh beberapa faktor. Penyebab kemacetan itu adalah banyaknya jumlah kendaraan yang ada. Pertumbuhan kendaraan yang sangat pesat membuat kapasitas jalan yang ada tidak sanggup untuk menahan. Infrastruktur jalan yang tidak bertambah mengakibatkan penumpukan kendaraan. Penataan pembangunan juga dapat memicu terjadinya kemacetan lalu lintas.

Perencanaan pembangunan jangka panjang sangat diperlukan di setiap daerah untuk mengantisipasi permasalahan di masa mendatang. Faktor kemacetan di Surabaya juga terjadi dikarenakan oleh hal-hal yang tidak terduga seperti masyarakat yang melanggar aturan dengan parkir bahu jalan yang dapat mengurangi kapasitas jalan. Terjadinya kecelakaan yang tidak diinginkan oleh semua pengendara bermotor ini juga dapat menghambat arus lalu lintas. Selain itu ketidakteraturan para pengguna jalan juga membuat kondisi jalan raya semakin tidak terkendalikan. Faktor psikis yang membuat masyarakat ingin segera sampai di tempat tujuan membuat semua saling serobot dan tidak ada yang mau mengalah sehingga keruwetan lalu lintas tidak dapat terhindarkan. Kejadian yang tidak diinginkan dan tidak diperkirakan seperti bencana alam atau banjir membuat arus lalu lintas menjadi terhambat karena kendaraan-kendaraan harus memacu kendaraannya sangat pelan.

Dari permasalahan yang ada Pemerintah ingin memberikan solusi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas. Namun untuk membuat sebuah kebijakan tentunya harus melewati proses yang ada. Kerjasama dan saling koordinasi dengan semua *stakeholders* sangat diperlukan, melihat kemacetan lalu lintas ini menjadi masalah bersama yang harus diselesaikan.

Pemerintah sudah berusaha untuk dapat mengatasi kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya. Dengan menambah kapasitas jalan dan membuat jalan baru diharapkan dapat mengurangi kemacetan yang terus terjadi. Selain itu Pemerintah juga sudah membuat kebijakan untuk menertibkan semua pengendara yang parkir di bahu jalan dan parkir sembarangan. Penertiban secara tegas secara sanksi tindakan maupun sanksi administratif di berlakukan untuk memberi efek jera agar para pengendara tidak parkir sembarangan.

Melihat kondisi kemacetan lalu lintas yang semakin parah dan terus meningkatnya jumlah kendaraan Pemerintah membuat sebuah kebijakan pengadaan angkutan massal yang nyaman, aman dan tepat waktu. Karena sangat disadari oleh Pemerintah bahwa solusi yang ampuh untuk mengatasi kemacetan lalu lintas adalah transportasi umum yang sesuai yang di harapkan oleh masyarakat. Dengan adanya transportasi massal yang memadai di harapkan masyarakat dapat beralih dari kendaraan pribadi menjadi menggunakan transportasi massal.

Kemacetan lalu lintas dapat diselesaikan jika ada kerjasama antara Pemerintah dengan masyarakat. Tentunya kesadaran dari masyarakat untuk tidak

melanggar peraturan-peraturan yang ada dan selalu tertib di jalan sangat diperlukan. Masyarakat juga harus berperan aktif untuk mewujudkan Kota Surabaya yang bebas kemacetan lalu lintas.

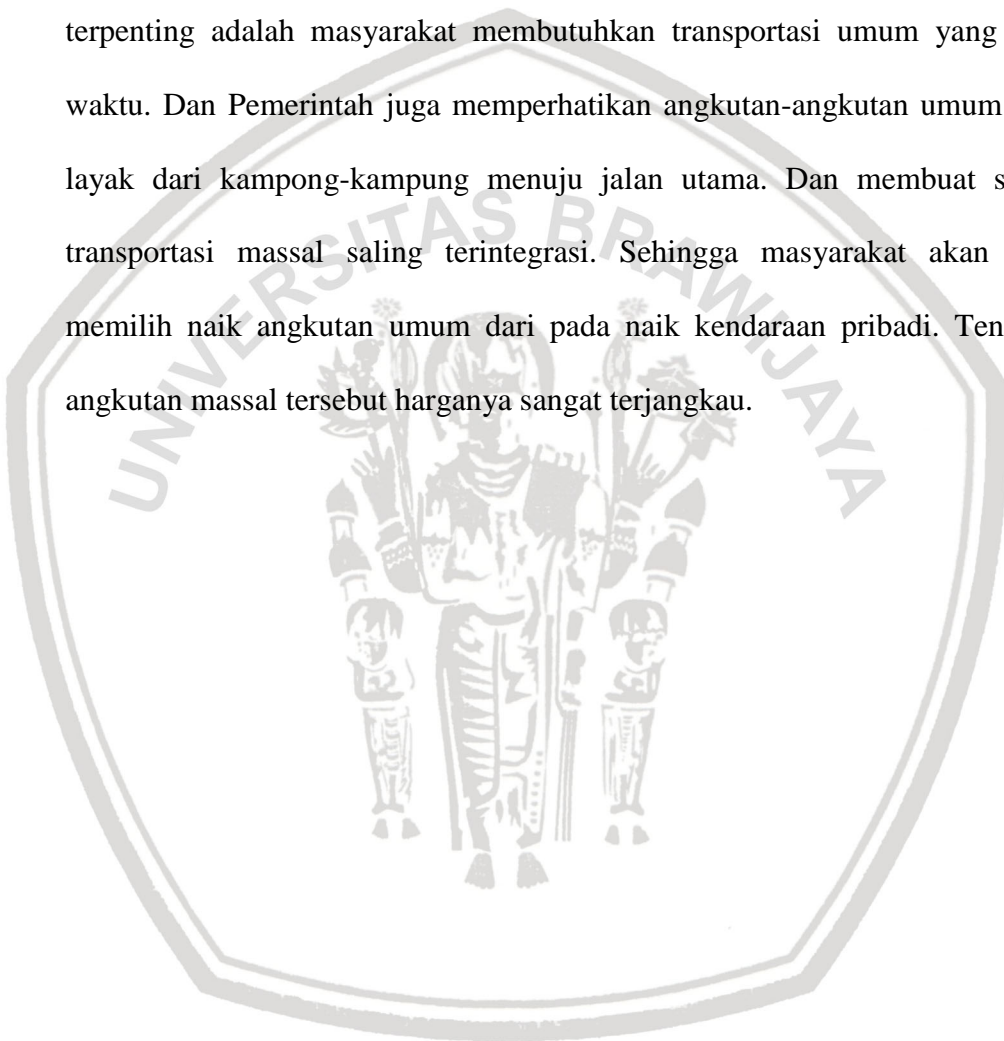
## 6.2. Rekomendasi

Untuk mengatasi persoalan yang diakibatkan oleh *Traffic Jam* dibutuhkan kolaborasi yang baik antara pemerintah dan masyarakat. Pemerintah dapat menerapkan kebijakan dan strategi yang mampu mengatasi kemacetan lalu lintas dengan mengembangkan angkutan massal yang lebih nyaman, aman, dan tepat waktu.

Disamping itu perlu adanya kesadaran dari masyarakat yang didapat melalui penerapan kebijakan non-struktural melalui sosialisasi pemahaman tentang pentingnya mematuhi peraturan-peraturan yang telah dibuat dan pentingnya beralih dari menggunakan kendaraan pribadi dengan menggunakan transportasi umum, agar kemacetan lalu lintas dapat teratasi. Sehingga masyarakat lebih bisa leluasa saat beraktifitas tanpa mengalami sebuah hambatan yang dikarenakan tersendatnya arus lalu lintas. Rekomendasi yang penulis berikan adalah sebagai berikut:

- Pemerintah menyediakan lahan-lahan parkir yang lebih banyak dan tempat parkir tersebut tidak memakan bahu jalan. Seperti membangun gedung-gedung parkir yang lebih banyak. Sehingga masyarakat tidak kebingungan saat ingin parkir.

- Memberi sanksi tegas bagi seluruh pelanggar lalu lintas tanpa pandang bulu. Sehingga efek jera dapat dirasakan dan pengguna jalan lebih tertib saat berkendara.
- Menyediakan transportasi massal yang lebih nyaman, aman, dan yang terpenting adalah masyarakat membutuhkan transportasi umum yang tepat waktu. Dan Pemerintah juga memperhatikan angkutan-angkutan umum yang layak dari kampung-kampung menuju jalan utama. Dan membuat semua transportasi massal saling terintegrasi. Sehingga masyarakat akan lebih memilih naik angkutan umum dari pada naik kendaraan pribadi. Tentunya angkutan massal tersebut harganya sangat terjangkau.





## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Akbar, Nelwan (2013), *Pengembangan Kampung Wisata (Study tentang pengembangan sentra kermik Dinoyo menjadi kampung wisata dikelurahan Dinoyo Kecamatan Lowokwaru Kota Malang)*. Malang: Universitas Brawijaya
- Budiman, Rusli(2013), *Kebijakan Publik: Membangun Pelayanan Publik Yang Responsif*. Bandung: Hakim Publishing
- Chazali, Situmorang. (2016), *Kebijakan Publik (Teori Analisis, Implementasi dan Evaluasi Kebijakan)*., Depok: Social Security Development Institute
- Dun, William(2003), *Pengantar Analisis Kebijakan Publik..* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Hamdi, Muchlis(2014), *Kebijakan Publik (Proses, Analisis dan Partisipasi)*. Bogor: Ghalia Indonesia
- Indiahono, Dwiyanto (2017), *Kebijakan Publik: Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analysis*, Yogyakarta: Gava Media
- Lexy J. Moleong (2006), *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya
- Mulyadi, Deddy (2015).*Studi Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik..* Bandung:Alfabeta

Nashar, Ridwan (2017). *Perencanaan Pembangunan Daerah*. Bandung:Alfabeta

Rahardjo, Adisasmita. (2014), *Manajemen Pembangunan Transportasi*, Yogyakarta: Graha Ilmu

Samiaji, Sarosa (2012), *Penelitian Kualitatif Dasar-Dasar*, Jakarta: PT Indeks

Sugiyono.2017. “*Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*”. Bandung: Alfabeta

Surbakti, Ramlan (1992), *Memahami Ilmu Politik*. Jakarta:PT Grasindo

Winarno, Budi(2007), *Kebijakan Publik: Teori dan Proses (Edisi Revisi)*. Yogyakarta: Med Press

Winarno, Budi. (2008), *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Med Press

### **Jurnal**

Sudrajat dkk (2011), *Jurnal: Model Jalan LaluLintas dan JalanTol DalamPersamaan DiferensialParsial*. Bandung: Jurnal Transportasi Vol.13 No.3 Desember 2013: 175-182

Sulandari, Eti dkk. *Jurnal: Analisa Lalu Lintas Terhadap Kapasitas Jalan Di Pinggiran Kota Pontianak (Kasus Jalan Sungai Raya Dalam)*”. Pontianak.

### **Dokumen**

Peraturan Daerah Kota Surabaya nomor 3 tahun 2018 Tentang “*Penyelenggaraan Perparkiran Di Kota Surabaya*”Bab IX Pasal 24

Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 60 tahun 2016 tentang “*Kedudukan, Susunan Organisasi, Uraian Tugas, dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Surabaya*” Bab III Pasal 4.

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Surabaya, hlm V-2

## Website

Arti dari makna analisis yang dikutip dari situs: <http://kbbi.web.id> pada tanggal 25 September 2017. Pukul 19.15.

BPS JATIM (2016), *Jumlah Penduduk Menurut Kabupaten Kota dan Agama Yang Dianut di Provinsi Jawa Timur 2016*”. Diakses dari <https://jatim.bps.go.id> pada tanggal 3 Mei 2018 pukul 13.20 WIB.

Cowasjp. *Tidak Ada Jalan Macet Lagi Di Surabaya*. Diakses dari <http://cowasjp.com> pada tanggal 20 Juni 2018 pukul 18.10 WIB.

Detik (2017), *Ini Salah Satu Penyebab Kemacetan di Surabaya*. Diakses dari <https://news.detik.com/jawatimur/> pada tanggal 5 September 2017 pukul 20.30 WIB

Dispendukcapil(2018), *Jumlah RT/RW Kota Surabaya*”. Diakses dari <http://dispendukcapil.surabaya.go.id> pada tanggal 13 Mei 2018 pukul 14.30 WIB.

Dispendukcapil Surabaya (2017), *Jumlah Penduduk Kota Surabaya Tahun 2017*. Diakses dari <http://dispendukcapil.surabaya.go.id/>, pada tanggal 25 Agustus 2017 pukul 21.00 WIB.

Jawa Pos (2017), *Kendaraan di Surabaya Tambah 17 Ribu Lebih Sebulan*. Diakses dari <http://www2.jawapos.com/baca/artikel/9796/kendaraan-di-surabaya-tambah-17-ribu-lebih-sebulan> pada tanggal 5 September 2017 pukul 20.15 WIB

Jawa Pos. (2018), *Angkot Pelan Jalan Bikin Macet*. Diakses dari <http://www2.jawapos.com/baca/artikel/1539/angkot-jalan-pelan-bikin-macet> pada tanggal 21 Juni 2018 pukul 16.20 WIB.

Kompasiana (2018), *Urbanisasi Tantangan Kota Surabaya Tahun 2015*”. Diakses dari [www.kompasiana.com](http://www.kompasiana.com) pada tanggal 11 Maret 2018 pukul 15.23 WIB

Silahkan dilihat: <http://sits.dishub.surabaya.go.id> tentang SITS. Dilihat 27 Agustus 2018 pukul 14.23

Surabaya.go.id, Gambaran Umum Geografis Surabaya Diakses pada tanggal 3 Mei 2018 pukul 10.20

Tribunnews (2018). *Parkir Liar Bikin Macet Jalan Raya Sudah Sering Ditertibkan Tapi Balik Lagi*. Diakses dari <http://surabaya.tribunnews.com/2016/11/09/parkir-liar-bikin-macet-jalan-raya-sudah-sering-ditertibkan-tapi-balik-lagi> pada tanggal 23 Juli 2018 pukul 17.20 WIB.

YLPK JATIM. (2018) *Kebutuhan Angkutan Umum Di Kota Surabaya (Revisi)*". Diakses dari <http://ylpkjatim.or.id/kebutuhan-angkutan-umum-di-kota-surabaya-revisi/> pada tanggal 20 Juni 2018 pukul 19.20 WIB.





## LAMPIRAN

### Surat Ijin Penelitian

**PEMERINTAH KOTA SURABAYA**  
**BADAN KESATUAN BANGSA, POLITIK DAN PERLINDUNGAN MASYARAKAT**  
 Jl. Jaksa Agung Suprpto No. 2 Surabaya - 60272, Tlp. 5312144 Psw. 112

Surabaya, 08 Juni 2018

Nomor : 070/ 4632 /436.8.5/2018  
 Lampiran : -  
 Hal : Penelitian

Kepada  
 Yth. 1. Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya  
 2. Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya  
 3. Kepala Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Pematusan Kota Surabaya

di - SURABAYA

**REKOMENDASI PENELITIAN**

Dasar : 1. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 64 Tahun 2011 Tentang Pedoman .Penerbitan Rekomendasi Penelitian, Sebagaimana Telah Diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 64 Tahun 2011 ;  
 2. Peraturan Walikota Surabaya Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Rincian Tugas dan Fungsi Lembaga Teknis Daerah Kota Surabaya, Bagian Kedua Badan Kesatuan Bangsa, Politik dan Perlindungan Masyarakat.

Memperhatikan : Surat Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Provinsi Jawa Timur Tanggal 08 Juni 2018 Nomor : 070/5550/209.4/2017 hal : Penelitian/Survey/Research

Plt. Kepala Badan Kesatuan Bangsa, Politik Dan Perlindungan Masyarakat Kota Surabaya memberikan rekomendasi kepada :

a. Nama : Garry Prakoso  
 b. Alamat : Jl. Kebonsari Sekolahan I / 3 - A Kota Surabaya  
 c. Pekerjaan/Jabatan : Mahasiswa  
 d. Instansi/Organisasi : Universitas Brawijaya Malang  
 e. Kewarganegaraan : Indonesia

Untuk melakukan penelitian/survey/kegiatan dengan :

a. Judul / Thema : Kebijakan Pemerintah Daerah Dalam Mengatasi Traffic Jam Di Kota Surabaya  
 b. Tujuan : Penelitian  
 c. Bidang Penelitian : Politik  
 d. Penanggung Jawab : Dr. Sholih Mu'adi, MS  
 e. Anggota Peserta : -  
 f. Waktu : 1 (Satu) Bulan, TMT Surat Dikeluarkan  
 g. Lokasi : Badan Perencanaan Pembangunan, Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Pematusan Kota Surabaya

Dengan persyaratan : 1. Penelitian/survey/kegiatan yang dilakukan harus sesuai dengan surat permohonan dan wajib mentaati persyaratan/peraturan yang berlaku di Lokasi/Tempat dilakukannya Penelitian/survey/kegiatan;  
 2. Saudara yang bersangkutan agar setelah melakukan Penelitian/survey/kegiatan wajib melaporkan pelaksanaan dan hasilnya kepada Kepala Bakesbang, Politik dan Linmas Kota Surabaya;  
 3. Penelitian/survey/kegiatan yang dilaksanakan tidak boleh menimbulkan keresahan dimasyarakat, disintegrasi bangsa atau mengganggu keutuhan NKRI.  
 4. Rekomendasi ini akan dicabut/tidak berlaku apabila yang bersangkutan tidak memenuhi persyaratan seperti tersebut diatas.

Demikian atas bantuannya disampaikan terima kasih .

a.n. Plt. KEPALA BADAN,  
 Plt. Sekretaris  
 Ir. Yusuf Masrih, M.M.  
 (Panglima)  
 NIP 19674224-199412 1 00

Tembusan :  
 Yth. 1. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
 Universitas Brawijaya Malang  
 2. Saudara yang bersangkutan.



## Wawancara dengan Wakil Ketua Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Surabaya



## Wawancara dengan Kepala Unit Suroboyo Bus

Kota Surabaya



## Berada di Surabaya Intelligent Transport System

